



Les IBA sont-elles en capacité de valoriser des territoires transfrontaliers en émergence ? Cas appliqué à la Grande Région. Entre France et Luxembourg, Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette

Marion Chevallier

► To cite this version:

Marion Chevallier. Les IBA sont-elles en capacité de valoriser des territoires transfrontaliers en émergence ? Cas appliqué à la Grande Région. Entre France et Luxembourg, Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01240078

HAL Id: dumas-01240078

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01240078>

Submitted on 8 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les IBA sont-elles en capacité de valoriser des territoires transfrontaliers en émergence?

Cas appliqué à la Grande Région



Entre France et Luxembourg, Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette
© Marion Chevallier, 2015

Marion Chevallier

Mémoire de fin d'études

Tuteur de projet de fin d'études : Jean-Michel Roux

Maître d'apprentissage : Thomas Bachmann

Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France

Organisme de l'apprentissage : Établissement Public d'Aménagement Alzette-Belval

Master Sciences du Territoire spécialité Urbanisme, Habitat et Coopération Internationale

- 20 août 2015 -

NOM et Prénom de l'auteur :

CHEVALLIER Marion

Titre du projet de fin d'études :

Les IBA sont-elles en capacité de valoriser des territoires transfrontaliers en émergence?
Cas appliqué à la Grande Région

Date de la soutenance :

7 septembre 2015

Organisme d'affiliation :

Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France

Organisme dans lequel l'apprentissage a été effectué :

Établissement Public d'Aménagement Alzette-Belval

Directeur de projet de fin d'études :

Jean-Michel Roux

Collation :

- **Nombre de pages :** 105 (annexes comprises)
- **Nombre d'annexes :** 8
- **Nombre de références bibliographiques :** 87

Mots clés analytiques :

Coopération transfrontalière, IBA, Marketing territorial, image, identité, gouvernance multi-niveaux

Mots clés géographiques :

Grande Région, Lorraine, Luxembourg, Sarre, Rhénanie-Palatinat, Wallonie, Rhin Supérieur

À l'ère de l'Europe, les frontières sont moins des espaces atypiques dont les pays se rejettent la responsabilité que des ressources pour la construction de nouveaux territoires.

L'existence de ces régions transfrontalières est ouvertement revendiquée et les acteurs ont d'ailleurs à leur disposition une palette d'outils de l'Union Européenne pour coopérer.

Toutefois, ces outils « formels » ne suffisent pas et les acteurs s'intéressent au marketing territorial pour gagner en visibilité.

C'est notamment le cas en Grande Région où des acteurs comme l'EPA, ont manifesté leur intérêt pour une démarche de type IBA. Sur une durée de 10 ans, cette exposition internationale sur l'architecture et l'urbanisme accompagne et soutient les acteurs dans le développement de leur territoire, en récompensant les projets de qualité par un label générant de la visibilité interne et externe.

La première IBA transfrontalière est d'ailleurs à l'œuvre sur l'agglomération trinationale de Bâle.

Face à l'intérêt des espaces transfrontaliers pour l'IBA, ce mémoire interroge sa capacité à valoriser des territoires transfrontaliers en émergence avec pour étude de cas la Grande Région.

With Europe, borders are no longer forgotten spaces. Borders are resources for the construction of new territories. The existence of these border regions is openly claimed and the European Union provides tools for actors to cooperate.

However, these "formal" tools are not sufficient and actors are interested in territorial marketing to be visible.

This is particularly the case in the Greater Region where actors such as EPA, have expressed their interest in approaches such as IBA. During 10 years, this international building and planning exhibition accompanies and supports the actors in the development of their territory. She rewards high quality projects with a label that created internal and external visibility. Also, the first cross-border IBA is taking place in the trinational agglomeration of Basel.

With the interest of cross-border territories for the IBA, this work questions her ability to valorize cross-border territories under construction with case study of the Greater Region.

REMERCIEMENTS

- Mes remerciements s'adressent d'abord à l'EPA qui m'a permis de travailler sur un sujet captivant.
À mon maître d'apprentissage Thomas Bachmann pour son aide dans la construction et l'évolution de ce travail.
Aux autres membres de l'EPA pour leur soutien et collaboration :
Jean-Christophe Courtin, Jean-Claude Moretti, Hélène Bisaga, Mireille Mateu, Aurore Lombardi, Lucie Turridano, Amandine Dehais, Aurélie Schwenck, Antoine Letellier, Clémence Mautouchet et en particulier Bruno Schaeffer pour son aide pratique et le partage de ses contacts.
- Je tiens à remercier Jean-Michel Roux, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, pour m'avoir accompagné dans cette deuxième année de master et apporté conseils et méthodologie de travail.
- Je remercie aussi Stefan Ochs pour sa disponibilité et son enthousiasme ainsi que toutes les autres personnes ayant accepté de me rencontrer.
- Je tiens également à remercier Jennifer Buyck de bien vouloir être membre de mon jury.
- Enfin, je remercie ma famille et mes amis qui m'ont épaulée et encouragée dans la réalisation de ce travail.

Quelque part à Audun-le-Tiche...



Extrait de la bande dessinée « Quequette Blues » de Baru

LISTE DES ACRONYMES

AGAPE :	Agence d'urbanisme du Pôle Européen de Développement
AOT :	Autorité Organisatrice des Transports
ATB :	Agglomération Trinationale de Bâle
CCPHVA :	Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette
CEC :	Capitale Européenne de la Culture
CECA :	Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier
CESGR :	Comité Économique et Social de la Grande Région
CIAM :	Congrès International d'Architecture Moderne
CIG :	Commission InterGouvernementale
CIN :	Comité National Olympique
CIO :	Comité International Olympique
CPI :	Conseil Parlementaire Interrégional
DATAR :	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
e-BIRD :	e-Based Interregional Development
EPA :	Établissement Public d'Aménagement
ERIH :	European Route of Industrial Heritage
ETB :	Eurodistrict Trinationale de Bâle
GDL :	Grand-Duché du Luxembourg
GECT :	Groupeement Européen de Coopération Transfrontalière
GLCT :	Groupeement Local de Coopération Transfrontalière
IGR :	Institut de la Grande Région
JO :	Jeux Olympiques
MDDI :	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures du Luxembourg
MGR :	Maison de la Grande Région
MOT :	Mission Opérationnelle Transfrontalière
OIE :	Observatoire Interrégional du marché de l'Emploi
OIN :	Opération d'Intérêt National
ORATE :	Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen
PED :	Pôle Européen de Développement
PSO :	Projet Stratégique et Opérationnel
PST :	Plan directeur Sectoriel Transports
RMPT :	Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière
SIG :	Système d'Informations Géographiques
STC :	Secrétariat Technique Conjoint
Uni-GR :	Université de la Grande Région

Notice analytique	1
Résumé	2
Remerciements	3
Liste des abréviations	4
Sommaire	5 - 6

- INTRODUCTION -

7 - 12

CHAPITRE 1.

L'IBA, une méthode qui croise différents outils ?

13 - 31

1.1. Des territoires à la recherche d'outils de marketing territorial	14 - 19
1.1.1. Une ambition partagée d'attractivité	14 - 16
1.1.2. Les « méga-événements », une opportunité pour transformer la ville	16 - 17
1.1.3. Des outils de marketing au fonctionnement commun	17 - 19
1.2. L'IBA, une démarche qui rompt avec les pratiques classiques de l'urbanisme	19 - 26
1.2.1. De l'architecture à l'urbanisme	20 - 22
1.2.2. Un outil hybride entre projet urbain et planification	22 - 26
1.3. L'IBA, un laboratoire pour les territoires de demain	26 - 31
1.3.1. Un outil souple	26 - 27
1.3.2. La qualité des projets comme seul leitmotiv	27 - 29
1.3.3. L'association d'une diversité d'acteurs	29 - 31

CHAPITRE 2.

La Grande Région : un territoire transfrontalier à valoriser ?

32 - 59

2. 1. Les coopérations transfrontalières du quart nord-est de l'Europe et les enjeux pour la Grande Région	33 - 39
2.1.1. Une brève perspective historique de la Grande Région	33 - 34
2.1.2. Le passage de la vision stratégique à l'opération dans le Rhin Supérieur	35 - 36
2.1.3. En Grande Région, un paysage institutionnel marqué par les conflits d'acteurs	36 - 39

2.2. Des actions aux impacts limités	40 - 46
2.2.1. Une « vision d'avenir » pour imaginer la Grande Région de demain	40 - 41
2.2.2. Des initiatives essentiellement touristiques et culturelles	41 - 44
2.2.3. Un territoire en quête de sens	44 - 46

2.3. De l'héritage au projet commun	46 - 59
2.3.1. Un dénominateur commun : le passé industriel	47 - 50
2.3.2. Les dynamiques asymétriques d'une région frontalière	50 - 56
2.3.3. Vers le concept de Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT)	57 - 59

CHAPITRE 3.

L'IBA, une méthode souple pour une région à créer ?

3.1. Recentrer l'action et les thèmes pour un projet cohérent	61 - 70
3.1.1. Des besoins au périmètre de projet	61 - 64
3.1.2. De la stratégie...	64 - 66
3.1.3. ... aux thèmes de développement.	67 - 70

3.2. Quelle organisation pour cette IBA transfrontalière ?	70 - 76
3.2.1. La recherche d'une « mère-porteuse » pour l'IBA	71 - 75
3.2.2. Des étapes à suivre	75 - 76

3.3. Quels résultats d'une IBA ?	76 - 79
3.3.1. L'attente de retombées en termes d'image, d'identité, et de coopération transfrontalière	77 - 78
3.3.2. Des limites potentielles à dépasser	78 - 79

- CONCLUSION -

Bibliographie	82 - 88
Table des matières	89 - 92
Table des illustrations	93 - 96
Annexes	97 - 104
Liste des personnes interrogées	105

- INTRODUCTION -

Au tournant du XXI^{ème} siècle, la « mondialisation » bouleverse l'économie en place. Les frontières s'ouvrent laissant libre cours à la circulation de biens, de services et de personnes. L'abondance de ces flux, étroitement liée à l'ère technologique, réorganise la carte du monde plus rapidement qu'elle ne l'avait jamais été. Dans ce nouvel assortiment, les différences sont notables entre des territoires parvenus à se restructurer conformément aux dynamiques émergentes, et ceux qui peinent à trouver leur place et perdent emplois et habitants.

Pour se valoriser, des territoires se regroupent mutualisant leurs forces afin de s'insérer plus aisément sur la scène régionale, voire internationale. Si ce phénomène s'observe au sein des territoires nationaux (avec l'intercommunalité ou encore le passage récent aux Métropoles), il tend à s'affranchir des frontières. Celles-ci, longtemps considérées comme des barrières, sont aujourd'hui perçues comme un levier de développement. Pour Anne-Laure Amilhat-Szary, la frontière est devenue « *un lieu de coopération et un support permettant le lien* »¹. De façon plus ou moins formelle et à différentes échelles, les villes, les régions, et les États s'organisent pour coopérer.

Au nord-est de l'Europe, la région Lorraine, la région wallonne, le Luxembourg et les länder de Sarre et Rhénanie-Palatinat se sont regroupés dans un vaste espace de coopération : la Grande Région. Par un engagement de principe et des présidences tournantes, ces régions se sont associées pour la réalisation d'objectifs et de projets communs. À l'occasion du renouvellement des présidences tous les deux ans, un Sommet rassemble les représentants des Exécutifs de chaque territoire membre et fixe les orientations et thèmes à développer pour les deux prochaines années.

En effet, au sein de cet espace grand-régional, les conséquences d'un monde qui se globalise sont notables et les déséquilibres pèsent avec le Luxembourg. Hier encore, la Lorraine, le Luxembourg, la Wallonie et la Sarre jouissaient d'une économie industrielle sidérurgique et minière florissante dont ils étaient les pionniers en Europe. Si le Luxembourg est encore jaloux du reste du monde aujourd'hui, c'est parce qu'il s'est étonnamment bien relevé avec l'économie tertiaire, faisant de lui le grand gagnant de l'âge post-industriel.

Du côté lorrain, l'atmosphère est toute autre. Même si peu de bâtiments témoignent de ce passé autrement que par les cités ouvrières, il reste une pointe de nostalgie du dynamisme industriel dans les esprits.

La région Lorraine et le Luxembourg accusent aujourd'hui de différences économiques considérables qui bousculent les rapports spatiotemporels. Si toutes les frontières du Luxembourg sont quotidiennement traversées par des flux de frontaliers résidant à l'étranger et travaillant au Luxembourg, $\frac{3}{4}$ d'entre eux sont originaires de France.

Très tôt, des enjeux communs se sont dessinés entre les deux pays pour répondre à la dichotomie entre lieux de travail et lieux de vie à travers la reconversion des friches industrielles.

Avant 2000, le gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg s'est engagé dans un vaste programme urbain visant à désengorger Luxembourg-ville, rééquilibrer la répartition des activités dans le pays et revaloriser la région Sud affectée par la désindustrialisation. Conduit par la société privée « Agora » et l'établissement public « Fonds Belval », le projet Belval localisé sur les communes de Sanem et Esch-sur-Alzette à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise occupe une

¹ AMILHAT-SZARY Anne-Laure, FOURNY Marie Christine (dir), 2006. *Après les frontières, avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 170 pages, p. 10

superficie de 120 hectares. Des éléments du site industriel sont conservés et un quartier accueille désormais des commerces, des logements et des équipements publics dont l'université des sciences et de médecine qui ouvrira bientôt ses portes. À terme, ce sont 25 000 travailleurs, 7000 logements neufs et 7000 étudiants attendus.²

Du fait de l'impact envisagé sur le territoire français et la nécessité de redynamiser la vallée de l'Alzette encore non reconvertie, les réflexions françaises ont débuté simultanément. Un dispositif a été mis en place en Préfecture ainsi qu'une équipe responsable pour les études préliminaires et de programmation. De même, la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA) est créée en 2004. Regroupant 8 communes pour une superficie totale de 5285 hectares, elle a notamment pour but de soutenir ces travaux. Toutefois, les orientations d'aménagement ne restent que dans les plans et il faudra attendre la décision de l'État de créer en 2009 une Opération d'Intérêt National (OIN) pour donner le coup d'envoi à ce projet de redynamisation. Cette procédure exceptionnelle qu'autorise le *Code de l'Urbanisme* permet à l'État de déroger le principe de décentralisation pour reprendre en main des territoires qu'il juge stratégiques et d'intérêt national. Dès lors, l'ensemble des documents d'urbanisme élaborés par les communes ou groupements doivent respecter et prendre en compte l'OIN.

Un Établissement Public d'Aménagement (EPA) est ainsi créé en 2012 pour piloter cette OIN dite « Alzette-Belval » sur le périmètre de la CCPHVA. Pour construire la « ville de demain », des enjeux ont été décrétés :

- « *Créer l'emploi par l'innovation, une politique de l'habitat ambitieuse, le projet d'EcoCité et l'éco-réhabilitation des cités ;*
- *Développer l'économie résidentielle : santé, formation, commerces ;*
- *S'inscrire dans la dynamique du projet luxembourgeois.³ »*

Sur ce dernier point, les acteurs des deux pays ont pris conscience de la nécessité de travailler de façon complémentaire pour le développement du territoire transfrontalier. Dès 2008, ils se sont saisis d'un instrument qu'offre l'Union Européenne aux territoires désireux de se développer et coopérer. Le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) permet aux collectivités et institutions situées de part et d'autre d'une frontière d'échanger, conduire des études et réaliser des projets communs. Créé en 2012, le GECT Alzette-Belval qui se compose de représentants de l'État luxembourgeois, de quatre communes du Grand-Duché, de l'État français par le Préfet de la région Lorraine, le Conseil Régional, les Conseils Généraux et la CCPHVA, résulte de cette volonté de travailler ensemble à la création d'une agglomération transfrontalière cohérente.

Si elle est nommée dans les discours, cette agglomération transfrontalière ne vit qu'au rythme des navetteurs aujourd'hui et reste encore à construire. Aujourd'hui, l'image de celle-ci est plutôt celle d'un territoire en perte de vitesse, qui souffre encore des conséquences de la désindustrialisation.

L'« agglomération transfrontalière » n'est connue que de ses promoteurs et a encore tout à envier des agglomérations transfrontalières reconnues comme Bâle ou Genève. Seules des pratiques et représentations culturelles partagées de part et d'autre de la frontière sauront rendre crédible ce territoire. Cela suppose que la frontière ne soit plus seulement un lieu de passage, mais un lieu favorable à la création d'une identité (AMILHAT-SZARY, 2006). Or, l'espace transfrontalier bouscule la perception classique que l'on a d'un territoire géographiquement borné, défini par une communauté, un passé, une langue ou un dialecte.

La construction d'un espace transfrontalier ne peut donc se faire qu'avec une ambition partagée entre acteurs politiques et la réalisation de travaux inscrits sur le temps long.

² Établissement Public d'Aménagement Alzette-Belval, 2014. *Projet Stratégique et Opérationnel (PSO)*, 212 pages, p. 23

³ Ibid, pp 62-73

Engagés dans la reconversion de leurs friches industrielles et à la recherche de leviers de redynamisation, ces territoires aspirent à d'autres échelles pour s'affirmer. En quête de visibilité, ils cherchent à tirer parti des potentiels qu'offre leur territoire pour attirer des investisseurs, des emplois, des touristes et habitants. Pour l'EPA, la transition vers un territoire renouvelé n'aura de sens qu'avec des projets innovants, inscrits durablement. À ce titre, il s'est interrogé : « *Comment savoir si les projets engagés aujourd'hui auront véritablement le caractère démonstrateur sur le long terme? Comment parvenir à susciter des projets innovants sur une telle durée?*⁴ ».

La volonté d'attirer des ressources extérieures pour renverser l'image d'un territoire n'est pas propre à l'agglomération transfrontalière Alzette-Belval. En effet, ailleurs en Grande Région, d'autres acteurs sont tout autant sensibles au marketing territorial.

En proie à des signaux forts pour rendre leur territoire économiquement performant tout en l'aménageant, les acteurs semblent prospecter les mêmes outils : labels, outils de Recherche & Développement ou grands événements comme le serait l'IBA (*Internationale Bauausstellung*).

En effet, l'EPA a manifesté son intérêt pour une démarche de ce type dans son Projet Stratégique et Opérationnel (PSO) (annexe n°1) comme Stefan Ochs, professeur d'architecture à Sarrebruck et lui aussi porteur d'un projet d'IBA en Sarre.

Les IBA, qui nous viennent d'Allemagne et traduites littéralement par « exposition internationale d'architecture » ont évolué vers des champs disciplinaires plus larges que l'architecture et visent à transformer des territoires par la mise en réseau d'initiatives et de projets locaux. Ni maître d'œuvre, ni maître d'ouvrage, cette structure temporaire (d'une durée de 10 ans) qui associe des collectivités ou des pays, participerait au rayonnement territorial par l'expérimentation de projets de qualité sur des thèmes liés à l'architecture, à l'urbanisme, à la culture, à l'économie ou encore au tourisme. En soutenant les acteurs dans le développement de leur territoire et en récompensant les projets de qualité par un label, elle générerait de la visibilité interne et externe.

L'IBA n'est donc pas un aménageur mais assiste les communes ou groupements, collectivités, investisseurs privés ou associations qui restent maîtres d'ouvrages de leurs projets. Elle leur offre des moyens d'action en les soutenant dans la recherche de financements, en mobilisant des experts internationaux, et en communiquant sur leurs actions à travers l'organisation d'événements et de manifestations.

Elle a fait ses preuves en Allemagne, en particulier par la reconversion d'une partie de la Ruhr industrielle avec l'IBA Emscher Park. Depuis les années 2010, un regain d'intérêt pour l'IBA est observé au point qu'elles se multiplient sur des contextes variés comme transfrontaliers. En travaillant sur les spécificités et difficultés d'un territoire et en se rapprochant des pratiques et des usages, elle est perçue par ses promoteurs comme un outil capable de renforcer l'image que l'on a d'une ville ou d'une région, voir faire naître une identité à un espace transfrontalier.

Une rencontre entre l'EPA et Stefan Ochs a permis d'engager une réflexion sur l'opportunité d'une IBA transfrontalière en Grande Région. Les régions qui composent ce territoire semblent confrontées aux mêmes enjeux de reconversion industrielle, à l'essor du travail frontalier et au changement démographique. Pourtant fort du dynamisme économique du Luxembourg, cet espace de coopération est source d'inégalités territoriales. Entre ruptures et liens, toute l'ambivalence des frontières transparait. Pour réduire ces déséquilibres et faire de la Grande Région un espace cohérent au sein de l'Europe, l'intérêt de coopérer est revendiqué à travers la construction de la Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT). Ce concept postule que des villes de taille moyenne pourtant géographiquement éloignées, peuvent ensemble réunir la force d'une région métropolitaine

⁴ Ibid, p. 59

monocentrique. La RMPT entend ainsi « *positionner la Grande Région qui ne possède pas de grande métropole classique, face à la concurrence – grandissante – des autres régions métropolitaines européennes.* »⁵

Dans ce cadre, l'IBA est perçue comme un moyen pour construire un territoire transfrontalier en émergence et donner sens à la RMPT dont l'existence reste à prouver aux yeux de l'extérieur et des populations locales. Aussi, elle redorerait l'image d'un territoire en désuétude, encore marqué par la crise industrielle.

À l'heure où la question des territoires vécus au-delà des limites étatiques gagne en importance, l'IBA s'affiche comme un instrument capable d'impulser la coopération entre les pays de la Grande Région et lui accorderait davantage de crédibilité par des projets visibles rapidement.

Bien qu'encore informel à ce jour, ce projet d'IBA transfrontalière soulève l'interrogation suivante :

Les IBA sont-elles en capacité de valoriser des territoires transfrontaliers en émergence?

Nous postulons ainsi que l'IBA, en liant des éléments du passé et du présent, donne de la cohérence à des territoires à bout de souffle et/ou en construction. Même si quotidiennement transgressées, les frontières grand-régionales ne donnent pas lieu à un espace approprié des différentes communautés de pays. En façonnant des projets de toute nature, l'IBA participerait à la création de ce sentiment d'appartenance. Souvent qualifiée d'outil de marketing urbain, elle semble s'apparenter aux grands événements, Capitales Européennes de la Culture (CEC) et Jeux Olympiques (JO). Elle n'en serait pourtant que familière, et se positionnerait davantage comme un outil hybride entre projet urbain et prospective. Si elle est née de l'architecture, elle se serait développée tout au long du XXème siècle en même temps que l'urbanisme en tant que discipline. Finalement, elle donnerait un élan supplémentaire à la coopération transfrontalière et crédibiliserait la Grande Région et ses territoires locaux auprès de l'extérieur.

La Grande Région porte en effet les avantages et inconvénients de sa structure géographique. Son vaste périmètre et l'association de pays distincts entravent les dialogues transfrontaliers en même temps qu'ils créent un ensemble composite culturellement riche. Dans une telle situation, l'IBA semble pouvoir recentrer l'action sur un périmètre de projet cohérent en adéquation aux besoins actuels.

Derrière son originalité, elle revêt une diversité de formes et s'appuie sur des territoires atypiques.

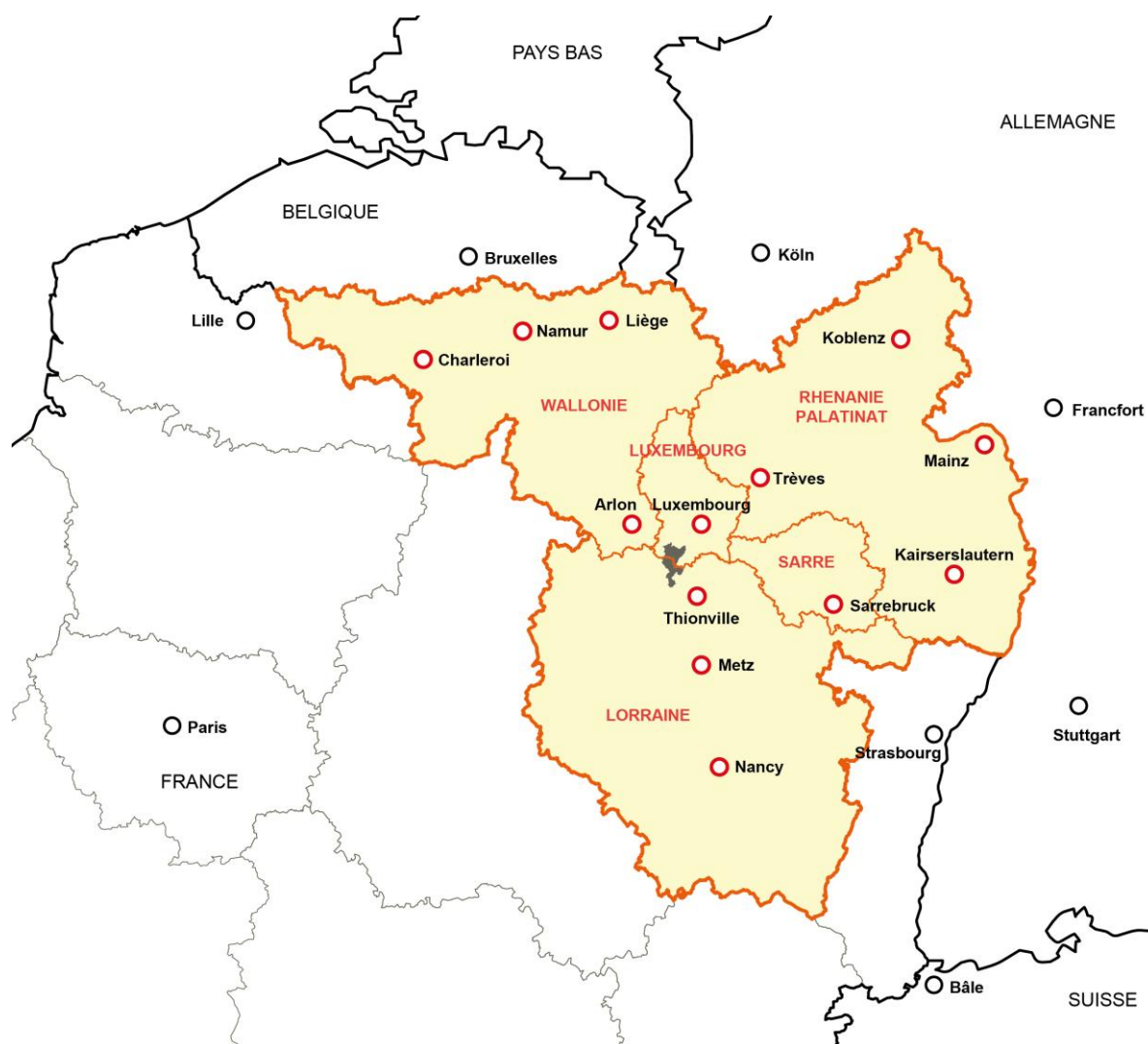
Le premier chapitre de ce mémoire offrira quelques entrées au lecteur pour comprendre dans quels contextes l'IBA prend essence avant d'expliquer son origine, son évolution et sa méthode.

Après avoir donné ces clés de lecture, le second chapitre s'attachera à la Grande Région, son histoire et les projets qui ont pu y être conduits depuis son existence. Sous un regard critique, nous tâcherons d'identifier ses besoins et enjeux qui justifient la mise en place d'un vaste projet de territoire aujourd'hui.


De cette analyse émergeront des axes de développement prioritaires et nous évaluerons dans quelle mesure l'IBA est en capacité de les mettre en œuvre. Pour ce faire, nous donnerons des recommandations et conditions au montage d'un tel projet, les effets qui en sont attendus et les limites potentielles à sa réalisation. Ces pistes pourront alimenter les réflexions si l'IBA parvenait à se faire.

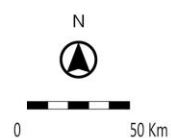
⁵ Support de présentation de la RMPT par M. Jean-Claude Sinner, Conseiller du gouvernement 1^{ère} classe du Ministère du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, 17 janvier 2013

Figure 1. Situation géographique du territoire d'étude



LEGENDE

- Périmètre de la Grande Région
- REGIONS** Régions appartenant à la Grande Région
- Principales villes grand-régionales
-  GECT Alzette-Belval



© Marion Chevallier



© Fonds Belval



© Groupement SATHY - EPA
Alzette-Belval

Figure 2. Frise chronologique des IBA passées et en cours

Le projet d'IBA à Berlin entre 2010 et 2020 a été avorté.



CHAPITRE 1

L'IBA, une méthode qui croise différents outils ?



Friche industrielle des Terres Rouges, Luxembourg.
© Marion Chevallier, 2015

À l'heure de la Mondialisation, les investisseurs se localisent volontiers dans les métropoles, gages d'un réseau international de partenaires et d'investisseurs, désarmant ainsi tout territoire non intégré à cette course pour l'attractivité en particulier les territoires souffrant de la désindustrialisation. Les outils de marketing urbain apparaissent alors comme des locomotives de redéveloppement qu'il convient de saisir.

1.1. Des territoires à la recherche d'outils de marketing territorial

En quête de catalyseurs novateurs capables de rénover leur image, ces territoires se réapproprient une spécificité locale enfouie qu'ils valorisent -tel que le patrimoine naturel, culturel ou géographique- ou s'emparent d'opportunités externes suffisamment puissantes pour attirer non pas l'attention des territoires voisins, mais des pays voisins et ceux du reste du monde. C'est le rôle des grands événements, éphémères dans leur durée de vie, durables dans la mémoire d'une ville.

1.1.1. Une ambition partagée d'attractivité

L'événement est devenu l'attracteur en vogue pour faire vitrine et se positionner sur la scène internationale. Les territoires en quête de ces outils seraient les villes industrielles, les centres anciens en déclin et les métropoles mondiales à la recherche d'un second souffle (INGALLINA, PUCA, 2009).

La reproduction d'IBA depuis plus d'un siècle pousse à croire qu'elles seraient elles aussi un événement mobile, à l'instar des Expositions Universelles, Jeux Olympiques (JO), ou encore Capitales Européennes de la Culture (CEC).

Toutes les forces sont requises pour soutenir ce « coup de projecteur » d'une durée limitée, qui accélère et rend visible rapidement les effets sur le territoire.

Donner à voir une vision rénovée de celui-ci revient à développer une image spécifique, différente de ce qui existe ailleurs. Ainsi, les acteurs se réapproprient des identités locales qui en principe, ne doivent pas dénaturer le territoire. Pour ne pas limiter le spectre du public visé, cette stratégie entend s'adapter d'une part aux besoins généraux de la société, et coïncider d'autre part avec les besoins locaux (PARK, PUCA, 2009).

La réponse à cette dualité de besoins passe souvent par l'offre de paysages de consommation qui transforme les espaces en perte de vitesse en espaces où il fait bon vivre par le biais de l'industrie culturelle, d'activités ludiques, artistiques et sportives.

Certaines expériences témoignent de l'impatience des territoires, prêts à faire appel à n'importe quel événement pour assoupir leur ambition d'attractivité. Cette obstination pour (ré)affirmer son image, ou faire table rase d'une image dévalorisée, unit ces événements autour d'une vision commune qu'est celle d'un territoire renouvelé. Ces outils sont d'ailleurs si proches qu'il est possible de les recycler.

Pour passer d'une ville nordiste, prisonnière d'une image héritée de la crise industrielle, Lille a fait des enjeux métropolitains et européens une priorité dès les années 1990. L'ouverture de la ligne TGV nord, la réalisation d'un aéroport international et la construction du Centre d'affaires Euralille ne suffisent pas à la mutation du territoire. La mobilisation des acteurs doit être envisagée sous l'angle d'un grand événement. Pour booster cette évolution en cours, la ville se porte candidate aux JO en 1995 mais sera écartée du concours en 1997 par le Comité International Olympique (CIO). Les acteurs économiques décident toutefois de ne pas en rester là, et poursuivent leurs efforts dans le Comité Grand Lille pour viser le titre de Capitale Européenne de la Culture (VERFAILLIE, 2013). Nommée CEC pour l'année 2004, l'événement lillois est un franc succès et montre comment une vision olympique a été réorientée sous le prisme de la culture.



Figure 3. Illustration de presse

Le virage pris par Lille est également symptomatique du cas de Hambourg, qui à l'issue de l'échec de sa candidature aux JO, a initié une IBA avec l'île de l'Elbe pour cœur de développement.

Lors de notre entretien, Claire Duvernet explique : *« En 2001 déjà, le gouvernement de Hambourg a lancé un grand projet pour la ville, une sorte de plan directeur dit "Hambourg en croissance" qui contenait différents axes dont la HafenCity, le saut par-dessus l'Elbe. Pour le réaliser, il y a eu la candidature aux Jeux Olympiques avec l'idée de créer le village olympique sur l'île de l'Elbe, [justement là] où il y a le nouveau centre de Wilhelmsburg aujourd'hui. La candidature a échoué, mais la vision était toujours là. »*

L'approche poursuivie pour les JO aurait eu une influence sur celle de l'IBA, et découlerait d'une volonté affichée de la Ville-État d'accueillir un événement pour redynamiser l'île de l'Elbe, abandonnée à son sort depuis les années 1960.

Ces outils si proches ne sont pas seulement l'histoire de rebonds mais peuvent aussi se cumuler comme ce fut le cas dans la Ruhr, avide d'exhiber d'autres ressources que celles issues de la production industrielle. La pertinence de la candidature d'Essen et plus particulièrement de la région de la Ruhr à la Capitale Européenne de la Culture de 2010, découle directement des actions de l'IBA Emscher Park. Cette sélection européenne survient comme une forme de reconnaissance des efforts réalisés dans le programme de l'IBA quelques années plus tôt tel que le souligne le professeur Klaus R. Kunzmann (KUNZMANN, 2011). La succession de deux événements invite à penser que le renouveau de la Ruhr ne pouvait être pertinent qu'en reproduisant l'expérience pour donner plus de cohérence à cette image en cours de renouvellement.

En Grande Région, les outils de marketing territorial séduisent aussi les acteurs qui cherchent à s'en emparer pour affirmer la place de ce territoire transfrontalier. En effet, nous ne pouvons que nous interroger sur la réalisation d'une IBA suite à la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007. Le Luxembourg, ayant déjà reçu ce titre en 1995 l'a réédité sous l'aile de la Grande Région. Largement connu pour sa place financière, ce pays de taille étroite voulait attirer du public lors de son année culturelle et ne pouvait le faire qu'au-delà des frontières (SOHN, 2009). L'idée soumise par le Premier Ministre Luxembourgeois au Sommet de la Grande Région en 2000 à Liège, s'est finalement concrétisée. Toutefois, ce profil culturel ne semblait être l'ambition que d'un seul pays comme l'atteste Jean-Claude Moretti, directeur adjoint de l'EPA Alzette-Belval : *« [La Capitale Européenne de la Culture] répondait surtout à une logique de visibilité et d'affirmation de [la place du Luxembourg] »*. Au regard de l'IBA souhaitée, la pertinence de cette CEC sera questionnée dans le chapitre 2.

Quoi qu'il en soit, ces expériences ainsi relatées invitent à penser qu'un événement pourrait se substituer à un autre, qu'il s'agisse de Jeux Olympiques, de Capitales Européennes de la culture ou d'une IBA. Quelle que soit la manière dont l'événement prend place, il établit un avant et un après dans le discours du territoire. Cette reconstruction se manifeste aussi matériellement, par des

aménagements et équipements modernes qui visent à façonner tout autant la ville que l'image de marque poursuivie.

1.1.2. Les « méga-événements », une opportunité pour transformer la ville

Si les spécialistes tendent à parler de « méga-événements »⁶, c'est parce qu'ils attirent un flux de visiteurs démesuré comparé à la taille des territoires récepteurs et au rythme effréné auquel ils sont sujets pendant le programme.

Pour s'adapter à ces mutations, les villes s'engagent dans des projets divers et variés, qui modifient profondément l'organisation spatiale du territoire. Aux équipements culturels ou sportifs s'ajoutent des infrastructures de transport, des logements et des espaces de récréation garantissant le confort au public et aux acteurs sous le feu de la rampe, artistes, sportifs ou journalistes. Ainsi, l'événement positionne la ville sous les projecteurs au même titre que les comédiens ou athlètes, et offre une occasion de donner à voir le patrimoine dont elle recèle. L'événement survient comme l'opportunité de mener un vaste projet urbain aux impacts durables (LUCCHINI, 2006). Ces projets sont d'autant plus larges que des possibilités qui ne pourraient être exploitées au quotidien, gravitent autour de l'événement. En effet, il entraîne avec lui une manne financière considérable et des investissements fonciers et politiques de taille. Il confère finalement une occasion rêvée de réaliser tout ce qui ne pouvait être fait jusqu'alors, car trop onéreux ou trop utopique, comme la transformation de bâtiments industriels.

Cet « urbanisme événementiel » présente la ville sous un nouveau jour par la mise en lumière de bâtiments, au sens propre comme au sens figuré. Afin de devenir attractif, le territoire s'empare des projets les plus remarquables pour se « vendre » aux yeux des investisseurs et touristes. Ces projets exemplaires investissent naturellement les médias, jusqu'à les inonder et former la vitrine de la ville. Pour s'assurer de ces effets, les acteurs font appel à des architectes de renom pour créer des bâtiments symboles.

Ainsi, nombreux sont ces événements à avoir reconquis des friches en leur donnant un nouveau rôle, plus monumental et plus spectaculaire.

À Lille, c'est une douzaine de maisons Folies qui a pris place dans des bâtiments désuets. Transformés en espaces de spectacles et d'exposition, ces bâtiments ont non seulement retrouvé un nouvel usage, mais ont participé à la consolidation des périphéries lilloises, réinvesties du public (VERFAILLIE, 2013). De toute évidence, si ces équipements demeurent aussi dynamiques, c'est qu'ils s'intègrent dans une volonté plus large de dynamiser la Métropole par des projets d'envergure conçu par des maîtres architectes, tel que le célèbre Rem Koolhaas.

C'est d'ailleurs lui qui a transformé l'une des anciennes structures minières, la *Zeche Zollverein* à Essen-Kateberg en *Ruhr Museum* pour la Capitale Européenne de la Culture. Cet événement a été l'occasion d'entériner le paysage muséal de la Ruhr, déjà amorcé par l'IBA Emscher Park et apporter une infrastructure culturelle durable au territoire (KUNZMANN, 2011).

Kunzmann remarque également que ces quartiers prennent généralement forme dans des espaces où les urbanistes ont été absents, aux marges d'une ville là où les processus de gentrification n'ont pas

⁶ Hiller est le premier à employer le terme de « mega-event » en 2000.

HILLER Harry, 2000. *Mega-Events, Urban, Boosterism and Growth Strategies, an analysis of the objectives and legitimations of the Cap Town 2004 Olympic Bid*, International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 24, n°2

encore eu lieu. Ce fut le cas de l'IBA Hambourg, où une île abandonnée à sa propre destinée depuis les années 1960, a subitement été métamorphosée en moins de 10 ans entraînant avec elle une hausse des prix des loyers.



Figure 6. Tour Orbit, ancienne tour Arcelor Mittal et Aquatics Centre, Jeux Olympiques de Londres 2010

Figure 7. « Projecteurs » sur le port, projets de diversité culturelle, IBA Hambourg 2008



Figure 4. Ruhr museum, Capitale Européenne de la Culture Ruhr-Essen 2010

Figure 5. Maison Folie Beaulieu, Capitale Européenne de la Culture Lille 2004



Ensemble, ces événements étonnent par la rapidité du développement du territoire sur lequel ils s'appuient, de sorte qu'ils bouleversent totalement le rapport espace / temps.

Un événement ne sera couronné de succès que s'il n'a pas été ralenti par d'interminables négociations. Celles-ci dépendent directement des choix pris pour porter ces projets à durée déterminée et en la matière, ces événements semblent fonctionner de façon similaire.

1.1.3. Des outils de marketing au fonctionnement commun

Les années qui précèdent l'événement ou les moments forts de celui-ci, doivent être gérées par un organisme capable de « construire l'attente et gérer l'urgence » (GRAVARI-BARBAS, JACQUOT, 2007). Quelle que soit la durée de l'événement et de sa préparation en amont, une structure souple est mise en place pour la durée du programme. Son envergure est proportionnelle à l'événement préparé et au volume des investissements alloués. Plusieurs rôles lui sont réservés : la préparation et l'organisation de l'action, la réunion et la mise en réseau d'acteurs, la gestion des fonds et enfin la promotion de l'événement. Pour mener à bien ces tâches, ces structures sont établies pour chacun de ces événements indépendamment de leur nature et ont de ce fait, des objectifs communs et des formes similaires.

Les Jeux Olympiques, forts d'une longue tradition internationale, sont chapeautés par toute une hiérarchie. Le Comité d'Organisation des JO (COJO) créé une fois la ville sélectionnée par les Comités International Olympique (CIO) et National Olympique (CNO), constitue l'organe exécutif et emploie

une centaine de personnes. La Charte Olympique encadre l'organisation et le déroulement des jeux par des règles (Site officiel olympique, 2015).

À la différence des JO, il n'y a pas d'encadrement rigide pour la Capitale Européenne de la Culture qui une fois sélectionnée « *choisit librement le nombre de projets, la durée de période de planification durant les quatre années qui précèdent l'opération, l'organisation opérationnelle, [et] les partenaires financiers* »⁷. C'est une association émanant de l'Etat ou de la ville, qui pilote le tout, définit ses objectifs, ses thèmes et critères pour l'appel à projets. Le nombre d'instances qui la compose est variable mais regroupe un ensemble d'acteurs politiques et techniques aux compétences diverses liées à la culture, à la communication et à la gestion financière. Aussi, des experts extérieurs sont consultés et soutiennent la prise de décisions. La population peut être amenée à rendre son avis à propos des thèmes culturels (LUCCHINI, 2006).

Bien qu'il y ait des dissemblances dans l'organisation des IBA passées, la structure est similaire à celle qui régie la CEC. L'IBA est dotée de trois instances dont les appellations peuvent varier d'une IBA à une autre. L'instance consultative réunie des spécialistes nationaux ou internationaux sur les thèmes désireux d'être développés, qui recommandent l'instance décisionnelle sur des projets et/ou stratégies. Alors que les représentants politiques regroupés au sein de l'instance décisionnelle négocient et font des choix, l'instance opérationnelle ou « bureau » les applique et s'assure du bon déroulement des projets. Comme la Capitale Européenne de la Culture, elle a souvent le statut d'association. Elle soutient les maîtres d'ouvrages, cherche activement des financements, fait l'interface entre les acteurs et communique sur ses actions. Les questions administratives et techniques sont aussi à sa charge. À ces trois instances peut s'ajouter un volet participatif plus ou moins formel composé d'acteurs locaux (habitants, associations, syndicats, étudiants, etc.) qui est consulté pour certains projets, et pour d'autres, est invité à participer à leur construction.

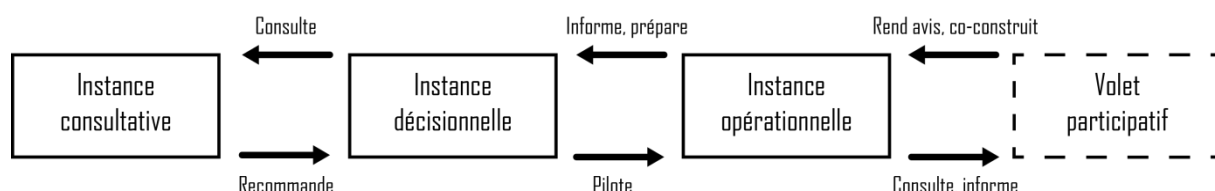


Figure 8. Gouvernance et pilotage d'une IBA

© Marion Chevallier

Défiants ainsi le temps et l'espace, ces événements s'appuient sur des structures dites *ad hoc*, indépendantes des organismes préexistants et efficaces pour la durée du programme. À peu de différences près, elles obéissent toutes au même schéma de fonctionnement. En outre, du fait de leur caractère temporaire, ces structures communiquent haut et fort pour assurer le retentissement de l'événement.

Ce processus, par lequel les acteurs choisissent les informations à véhiculer, serait caractéristique des événements et de l'IBA. C'est d'ailleurs bien la sensation qu'en ont les acteurs comme Claire Duvernet le mentionne : « *Les projets locaux, soit [ceux sur] l'existant, font beaucoup moins parler d'eux et sont mal connus voir inconnus. Car on ne parle de ce qui est sur l'existant, ce n'est pas assez innovant. On va parler de ce qui novateur et c'est vrai que l'IBA [d'Hambourg] a beaucoup communiqué là-*

⁷ LUCCHINI Françoise, 2006. « Capitales européennes de la culture : changer l'image d'une ville », *Les annales de la recherche urbaine*, n°101, pp 90-99, p. 92

dessus. ». Rien d'étonnant donc, à voir que la communication met en avant les projets les plus remarquables quel que soit l'événement.

De ce fait, la place de l'image de marque est importante et le logo en est directement la traduction graphique. À comparer certains d'entre eux, il est clair qu'ils s'accordent sur leur design alors même que les principes qu'ils évoquent sont propres à chaque stratégie événementielle.



Figure 9. Logo de l'IBA Hambourg, le « saut par-dessus l'Elbe »

Figure 10. Logo de la Capitale Européenne de la Culture Lille 2004

Le « jumper », petit poucet en bottes, enjambe les grands espaces grâce au TGV. Ce logo est le reflet d'une mobilisation, du passage d'une ville industrielle à une ville des technologies. (LIEFOOGHE, 2004)

La communication vise donc d'une part à garantir l'appropriation de l'événement par la population et d'autre part, fait le relais avec les médias qui donnent à voir la ville sous un nouveau jour par une offre d'équipements métropolitains confortée, et un patrimoine et des espaces publics revalorisés.

En effet, le caractère exceptionnel d'une ville ou d'un territoire ne peut naître que dans un contexte d'exception, favorable à une échappée du quotidien. Par sa durée de vie de 10 ans, l'IBA entend surprendre les habitants et attirer des foules venues d'ailleurs, comme dans les événements.

Toutefois, si les CEC et JO étonnent et marquent durablement le paysage urbain, c'est surtout par la rapidité de la construction des nouveaux édifices. Adaptés aux besoins des événements, ils sont construits dans l'urgence et la qualité peut être remise en cause au profit de l'efficacité. Pour ces deux cas, les aménagements urbains interviennent comme le support des démonstrations.

La logique s'inverse dans une IBA où ce n'est pas le projet urbain qui accompagne l'événement mais l'événement qui accompagne le projet urbain, lui conférant davantage de qualité. C'est là toute la différence de l'IBA avec les JO et les CEC, ayant pourtant tous des durées de vie limitées.

À regarder les projets passés, l'IBA semble produire la ville comme n'importe quel projet urbain ambitieux pourrait le faire. Pourtant, elle n'est pas considérée comme tel, et les spécialistes l'évoquent comme une « démarche », un « processus » ou un « outil d'urbanisme ». Autant d'expressions qui nourrissent le trouble et en disent long sur la difficulté à la définir. Quels sont les mécanismes qui alimentent cette ambiguïté ? Comment la définir ?

1.2. L'IBA, une démarche qui rompt avec les pratiques classiques de l'urbanisme

Il semblerait que l'IBA et l'architecture aient évolué de façon parallèle pour s'ouvrir à l'urbanisme. Pour rendre compte de ces évolutions, un retour historique est nécessaire.

1.2.1. De l'architecture à l'urbanisme

La naissance de l'urbanisme en tant que discipline ne s'est pas faite sans controverses ni théories. Emanant de l'architecture, il s'est nourri des sciences humaines pour se constituer. À la construction de bâtiments comme réponse aux dysfonctionnements de la ville s'est ajoutée la prise en compte des besoins des citadins et le souci de l'histoire.

Dans la continuité des Expositions Universelles qui ont marqué la Première Révolution industrielle, les Expositions internationales d'architecture apparaissent comme l'expression urbaine des bouleversements de la société impulsés par la Seconde Révolution industrielle entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème}. Rapidement, l'architecture se saisie des opportunités qu'offre la découverte de nouveaux matériaux et de leurs transformations. Plusieurs générations d'Expositions internationales d'architecture (IBA) se sont ainsi succédées.

La première tenue en 1901 à Darmstadt est caractéristique de l'Art Nouveau qui « *propose de redonner à la vie quotidienne la dimension artistique dont la révolution industrielle l'a privée* »⁸. En effet, sous la pression des nouvelles populations, les villes « explosent » tandis que la société exprime de nouveaux besoins. Fondée par le Grand-Duc Ernst Ludwig, la colonie d'artistes Jugendstil s'installe sur le Mathildenhöhe, non loin du centre-ville de Darmstadt où elle y réalise un lieu d'expérimentation entre l'architecture et la décoration d'intérieur (Site du Réseau Européen de l'Art Nouveau, 2009). La maison d'Ernst Ludwig conçue par Peter Behrens en est le symbole. La colonie poursuit son entreprise et dévoile lors de trois autres expositions (1904, 1908 et 1914) des immeubles et maquettes grandeur nature de logements ouvriers⁹. Ces expositions marquent un pas vers l'architecture moderne comme les prémices d'une réflexion entre le rapport de la construction avec la vie et la société.

La pensée architecturale poursuit sa réforme et son refus de l'académisme. Le béton armé dévoile ses premiers succès en Allemagne avec Peter Behrens qui accueillera dans son atelier quelques précurseurs du mouvement d'architecture moderne naissant en Europe : Gropius entre 1907 et 1910 et Charles-Edouard Jeanneret en 1910 (CLAVAL, 2011). Pour rompre avec le passé et s'adapter à la production de masse, les architectes expérimentent des constructions standardisées, géométriques et épurées. Ce non-retour est d'autant plus fort au lendemain de la Première Guerre Mondiale, où toutes les classes sociales peuvent désormais prétendre à la même qualité de vie du fait de l'égalité d'accès à la consommation de produits standards, telle que la fameuse Ford T.

L'industrialisation de la construction et la reproduction de modèles simples s'illustrent à Stuttgart en 1927 lors de la seconde IBA. Ici, à la différence de l'Art Nouveau, les matériaux se suffisent à eux-mêmes et toute ornementation a disparu. Créée par des architectes et industriels regroupés dans le Deutsche Werkbund, l'IBA présente un lotissement de 21 maisons préfabriquées aux formes cubistes et sobres. À l'époque, les architectes y participant n'étaient connus que des « avant-gardes » tels que Charles-Edouard Jeanneret devenu Le Corbusier, ou Gropius (IBA Hambourg, 2009). Par l'invention de solutions innovantes pour l'architecture de demain, Weißenhofsiedlung Stuttgart façonne à jamais la doctrine des IBA et donne le coup d'envoi à la diffusion de l'architecture moderne en Europe.

C'est d'ailleurs suite à cette IBA que les personnalités du Modernisme se regroupent en 1928 en Suisse lors du premier Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM). Les grands principes du mouvement sont édictés : l'ornement est fermement condamné et les formes géométriques simples

⁸ CLAVAL Paul, 2011. *Ennobler et embellir, de l'architecture à l'urbanisme*. Les Carnets de l'info, Paris, 300 pages, p. 237

⁹ IBA Hambourg, Museum für Architektur und Ingenieurkunst, 2009. *Exposition « IBA meets IBA, cents ans d'expositions internationales d'architecture »* [flyer]

pour produire en masse sont recommandées afin de résoudre le problème du logement (CLAVAL, 2011).

Après la Seconde Guerre Mondiale, le projet moderne prend de l'ampleur dans la reconstruction et façonne la seconde génération des IBA. Pour construire rapidement, les édifices changent d'échelle et adoptent une typologie universelle. À Berlin, alors que le conflit politique oppose l'est et l'ouest, la reconstruction de la ville emprunte deux courants radicalement distincts. En réponse à l'IBA Stalinallee de la République Démocratique Allemande (RDA) de 1952 conforme à l'architecture soviétique, Berlin ouest s'appuiera sur le quartier Hansaviertel détruit par la guerre pour construire l'IBA Interbau en 1957 et faire table rase du passé par des résidences dignes de l'architecture moderne. Si les IBA Berlin Stalinallee 1952 et Interbau 1957 marquent la compétition entre deux systèmes, elles soulignent surtout l'arrivée des grands ensembles entre 1955 et 1975 à l'apogée des Trente Glorieuses (FISCHER, 2014).

Parallèlement, l'accroissement démographique est spectaculaire et les logements existants deviennent rapidement surpeuplés et insalubres. Face à la demande en logements qui s'accélère, l'urbanisme devenu discipline de l'Etat instaure la Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP). En périphérie des villes sur terrains libres, les grands ensembles apparaissent comme la solution adéquate et rapide pour répondre à la demande en logements.

L'engouement voué aux grands ensembles ne sera toutefois pas long. D'abord discrédité des CIAM, le Modernisme apparaît rapidement comme un obstacle aux évolutions de la société. (MERLIN, 2010). L'hostilité à leur égard est virulente : gigantisme, anonymat, monotonie et souvent absence d'activités et d'équipements publics en sont les critiques (MERLIN, 2010).

Les résistances sont semblables en Allemagne et l'IBA Berlin de 1987 répond aux IBA précédentes et s'attache à la réparation et la reconstruction de la ville réunifiée. Pour la première fois, une IBA traite la rénovation du bâti ancien (IBA Altbau) simultanément aux constructions nouvelles (IBA Neubau). Cette IBA est représentative d'une autre génération où le souci de l'existant naît et ouvre la porte aux programmes de rénovation urbaine et de protection du patrimoine.

Dès lors, la planification européenne se réoriente vers le social pour traiter le spatial et requalifier les espaces devenus obsolètes comme les centres anciens, les grands ensembles, et les friches industrielles.

Dans la vallée de la Ruhr en Allemagne c'est justement tout un territoire qui souffre de la désindustrialisation depuis 1980, autant aux niveaux économique qu'environnemental. L'IBA Emscher Park va plus loin que la rénovation pour envisager le changement structurel de toute cette région en attendant d'un vaste projet de réhabilitation et touche ainsi au paysage, au tourisme, et à la culture. Au sein d'un parc paysager, des événements mettent en lumière les bâtiments industriels (MORAILLON, Agence d'urbanisme de Lyon, 2008). Un réseau de pistes cyclables fait le lien entre les différents hauts lieux de l'exposition : le développement durable gagne du terrain.

En 1999, l'IBA Emscher Park apparaît comme un modèle pour le XXI^{ème} siècle arrivant. En diversifiant ses thématiques et en élargissant son périmètre, elle pousse l'innovation plus loin. L'IBA, déjà passée du projet architectural au projet urbain, devient un projet de territoire. Elle est désormais « contemporaine ».

En un siècle, l'architecture n'est plus la seule préoccupation de l'IBA. Elle s'emploie à d'autres fins que l'unique construction et se soucie de la diversité des populations et de leurs aspirations. En intégrant une dimension sociale, elle façonne l'urbanisme. Au rythme de l'évolution de la société, celui-ci va s'enraciner jusqu'à devenir un axe d'intervention de l'Etat.

Discipline du temps et de l'espace, l'urbanisme, régi par des règles, des méthodes et des concepts se transforme. Les IBA aussi.

« On semble assister à une hybridation des méthodes de planification et du projet urbain, où la planification "zoom" sur des approches plus concrètes et où le projet urbain s'inscrit dans une régulation à plus grande échelle des stratégies d'agglomération et métropolitaines. C'était le processus qui avait été mis en œuvre par l'IBA Emscher Park dans les années 1990. »¹⁰



Figure 11. Maison Berhens, IBA Darmstadt 1901

Figure 12. Mies Van der Rohe, appartements, IBA Weißenhofsiedlung Stuttgart 1927

Figure 13. Vue aérienne du quartier Hansaviertel, IBA Berlin Interbau 1957

Figure 14. Rob Krier, plan idéal pour le sud de Friedrichstadt, 1977, IBA Berlin 1987

Figure 15. Port intérieur de Duisburg, IBA Emscher Park 1999

Si l'IBA s'est progressivement rapprochée de l'urbanisme, elle n'a pas pour autant quitté le caractère démonstratif de l'exposition. En cela, elle ne peut être qualifiée ni de projet urbain ni de planification et reste un outil « à part ». Néanmoins, en évoluant, elle emprunte des échelles spatiales au projet urbain, et temporelles à la planification. C'est ce que nous proposons d'observer dans ce second temps par l'observation de quelques IBA plus récentes (voir annexe n°2).

1.2.2. Un outil hybride entre projet urbain et planification

Tant la diversité des expériences IBA est grande, elle oscille entre projet urbain et planification sans jamais parvenir totalement à l'un ou à l'autre. Et pour cause, le format de l'IBA est atypique et façonne des projets variés.

¹⁰ BARIOL Brigitte, 2012. « Urbanismes de projet : acteurs, rôles, nouveaux métiers sur la scène du projet urbain », *Les Cahiers de l'IAU*, n°162, 184 pages, p. 162

Le projet urbain est apparu comme l'expression d'une méfiance face à une programmation systématique d'après-guerre, traduite par des plans et l'édifice de grands ensembles (RAHIM, 2004).

La fin des Trente Glorieuses et le premier choc pétrolier laissent entrevoir une économie fragile, où la répartition des bénéfices est inégale sur le territoire. En France, les lois de décentralisation en sont la conséquence directe et les territoires locaux sont désormais perçus comme des entités indépendantes, ayant chacun la capacité de se développer de façon autonome (BEHAR, PUCA, 2009). La concurrence n'est plus seulement celle des entreprises, mais aussi celle des lieux (RONCAYOLO, 2008) : c'est la Mondialisation à laquelle tous les territoires sont assujettis.

La compétitivité devient le sujet central des agendas politiques qui misent sur l'attractivité et les facteurs du développement deviennent prépondérants à travers l'offre d'aménités, d'équipements et d'environnements de toute nature, garants d'une meilleure qualité de vie (RONCAYOLO, 2008 ; INGALLINA, 2009).

Tant est si bien que la planification stratégique, où le projet urbain occupe une place centrale, apparaît comme le compromis entre lutte contre la planification technocratique, relance économique et respect du contexte local (INGALLINA, 2008).

C'est dans cette perspective que l'IBA contemporaine, par ses enjeux et sa vision globale, semble se positionner au carrefour du projet urbain et de la planification stratégique.

Au sein du périmètre de l'IBA, se regroupent des territoires et/ou des villes qui partagent des réalités communes, qu'elles soient géographiques, historiques, sociales, culturelles et/ou économiques. Ainsi, les projets qu'elle labellise sont répartis sur un espace cohérent.

Ces projets s'attachent aux enjeux actuels du développement comme la requalification et la rénovation urbaine, la valorisation du patrimoine naturel et bâti, la réduction des consommations énergétiques, la recherche d'équilibres sociaux ou encore la relance de l'économie locale. Les opérations de l'IBA considèrent donc à la fois des supports sociaux, culturels et économiques et pourraient tout à fait être la traduction concrète d'une vision stratégique de planification. Mais encore faudrait-il voir quelle démarche sous-tend l'action, de la conception à la création.

L'IBA naît d'un travail collectif entre acteurs aux intérêts variés qui négocient à la recherche d'un consensus à l'image de l'approche planificatrice, qui, en théorie, coordonne des acteurs au sein de périmètres élargis et fournit des éléments au projet urbain (PALISSE, IAU, 2012). En théorie, car le processus semble s'inverser aujourd'hui : « *le projet ne précède plus le programme mais il l'engendre grâce à sa capacité prospective* »¹¹. L'IBA rejoint ce constat, et n'est effectivement pas le résultat du hasard, mais anticipe les évolutions possibles du territoire sur lequel elle s'appuie, pour sélectionner des orientations stratégiques capables de répondre aux objectifs souhaités sur du long terme.

Au cours des débats qu'impliquent l'IBA, les acteurs rapportent leurs difficultés, potentiels et spécificités locales, qui laissent entrevoir des conditions partagées auxquelles peut venir se greffer une stratégie globale. Celle-ci met en exergue des priorités d'action, étroitement liées à des thèmes de développement tels que l'éducation, le paysage, la culture, l'habitat, l'environnement, le patrimoine ou encore la culture. Ce faisant, les projets ont pour but de répondre aux besoins du territoire et à l'intérêt général.

À Hambourg, l'un des projets menés dans le cadre de l'IBA -et pas des moindres-, n'est autre que la rénovation du centre de l'île de Wilhelmsburg en un nouveau quartier aux fonctions mixtes. Ce site de 30 hectares hier encore aux marges de la ville et fracturé par des infrastructures de transport (autoroutes, voie ferrée), accueille aujourd'hui des espaces écologiquement viables ainsi qu'une gare

¹¹ INGALLINA Patrizia, 2008. *Le projet urbain*, 3e éd, Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 128 pages, p. 76

réaménagée et le Ministère de l'environnement et du développement urbain. Réalisé dans le cadre du thème dit « metrozones » (rénovation urbaine garante d'une meilleure qualité de vie), ce projet a fait l'objet d'un plan directeur et est désormais inscrit dans les documents d'urbanisme. En effet, les présents aménagements ne sont qu'une première étape pour « booster le développement » de l'île (IBA Hambourg, 2010).



Figure 16. Ministère du développement urbain et de l'environnement de Hambourg

Avec le soutien de l'IBA Sachsen-Anhalt, la fusion des villes de Bitterfeld et Wolfen nécessitait de repenser la planification en commun. Ayant toutes deux connu des trajectoires similaires liées à la désindustrialisation, elles tentaient vainement de fusionner depuis la fin des années 1990. Avec l'IBA, cette idée est remise au goût du jour en 2005 et l'accent est porté sur la structure régionale du développement et l'image de cette nouvelle ville. Différentes questions se posent : « Quel est désormais le centre ? Quelles en sont ses limites ? ». À cet effet, un concept de développement et la fusion des plans des deux villes sont opérés en 2007. Il ne s'agit pas d'une mince affaire pour l'IBA qui tente de consolider les structures existantes en vue d'une seule et même stratégie. Pour ce faire, elle emprunte des méthodes au projet urbain et organise des groupes de travail et des « forums » auxquels tous les acteurs sont invités à rendre leurs avis. Si l'accent est particulièrement mis sur le logement, les thèmes s'attachent tout autant à l'économie, aux infrastructures, au tourisme, à l'éducation, à la culture et à la santé. La vision des documents de travail réalisés s'intéresse aux 30 prochaines années et va bien au-delà des 10 ans de l'IBA (IBA Sachsen-Anhalt, 2010).

Ce processus où à l'issue de dialogues, l'ambition donnée au territoire se concrétise par un projet d'envergure semble ordinaire. Pourtant, la démarche de l'IBA est quelque peu différente de celui du projet urbain à durée indéterminée :

« Un projet urbain n'a pas de limite de temps et peut être porté par différentes mandatures politiques successives. C'est une des difficultés auxquelles [ils] sont confrontés [...]. Au regard de ce temps long, tout projet urbain complexe nécessite la présence d'un "ensemblier", pour organiser le phasage, assurer l'interface entre les acteurs, et garantir la cohérence d'ensemble entre les actions. »¹²

L'IBA, si elle ne met pas directement en œuvre les projets, accompagne leurs porteurs. En participant à l'animation de la démarche et à la mise en réseau des différents acteurs susceptibles d'avoir des intérêts communs, elle joue ce rôle d'ensemblier. Mieux encore, elle facilite la prise de décisions et rend possible des projets complexes comme ce fut le cas de la fusion des villes de Bitterfeld et Wolfen dans le Land de Sachsen-Anhalt.

Aussi, sa durée de vie limitée la pousse à unir les forces et ressources d'un territoire et à rassembler des acteurs de sphères et de hiérarchies diverses (institutionnels, techniques, économiques, sociaux, culturels, civiques) pour rendre rapidement visibles les changements sur le territoire. L'IBA n'a pas pour

¹² DARLEY Amélie, ZUNINO Gwenaëlle, 2012. « Urbanismes de projet : qu'entend-t-on par projet urbain? », *Les Cahiers de l'IAU*, n°162, 184 pages, p. 14

ambition de créer des projets dans la précipitation et de façon aléatoire, mais des projets qualitatifs durables, telle que l'IBA Emscher Park.

Plus de quinze ans après cette IBA, le temps a prouvé les retombées positives de l'expérience pour la Ruhr. Bien sur, les impacts économiques ne sont pas à la hauteur de ce qu'était autrefois l'industrie mais l'IBA a marqué un tournant dans l'histoire de ce territoire, lui a apporté un changement structurel et lui permet désormais de regarder vers l'avenir (MORAILLON, Agence d'urbanisme de Lyon, 2008). Si seule l'IBA Emscher Park peut attester d'effets positifs durables, c'est parce qu'elle est aujourd'hui l'IBA « contemporaine » la plus ancienne, dont les effets ont été évalués par le temps. En effet, bien que le public ait largement reconnu l'efficacité des IBA, leurs retombées, essentiellement qualitatives, ne sont pas mesurables et ne peuvent s'observer qu'à long terme. Là est tout le paradoxe de l'IBA dont les mesures de suivi sont inexistantes. Ce qui pourrait paraître être un défaut ne l'est pas. C'est justement là l'une des conditions pour assurer sa souplesse : avoir un large éventail de possibles, et ne pas à avoir à suivre de règles. Sa capacité à innover ne peut fonctionner que dans un contexte de flexibilité, avec pour seule limite, le temps de réalisation. À ce propos, elle se rapprocherait davantage du projet urbain qui s'adapterait plus aux évolutions et à l'environnement qui change que la planification davantage figée et moins réceptive à l'innovation. Les spécialistes s'accordent au moins sur ce point, comme l'IBA Sachsen-Anhalt l'a mentionné :

*« An uncertain future can be better dealt with the using projects than by using plans suggestive of stability and progress that can quickly turn to dust ».*¹³

In fine, de la conception à la réalisation, l'IBA se positionne « between the plan and project » (IBA Sachsen-Anhalt, 2010). Le schéma récapitulatif suivant, non exhaustif, est un support de débats et est à reconsidérer pour chaque IBA, aux contextes variés.

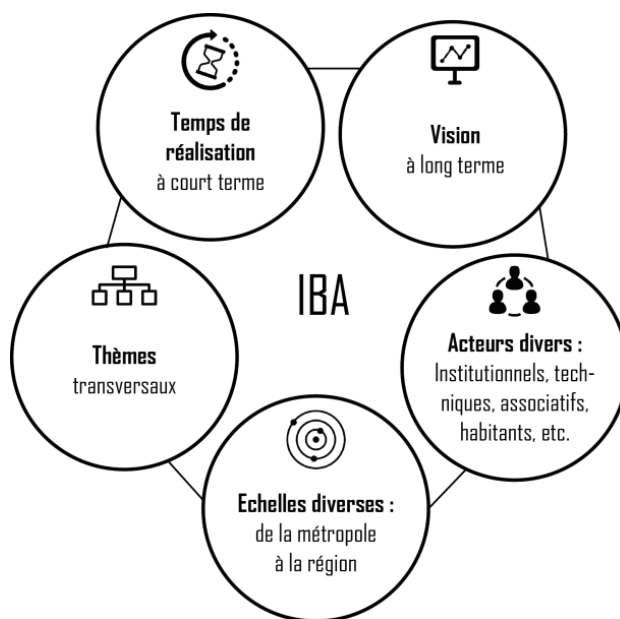


Figure 17. La méthode IBA

© Marion Chevallier

¹³ Ministry of regional development and transport of the State of Saxony-Anhalt, 2010. *International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt 2010 – Less if future 19 cities-19 themes*, Edition Jovis, 852 pages, p. 115

« Dans un contexte où l'avenir est incertain, les projets sont plus aptes à répondre à des problèmes que des plans de planification figés, moins flexibles et qui peuvent rapidement être réduits en poussière si le contexte venait à changer. »

L'IBA étant la réponse opérationnelle d'une stratégie globale de développement territorial, elle ne se résume pas à une succession de projets autonomes, du moins dans la façon dont elle a été conçue. Elle va donc plus loin que le projet urbain et dépasse la dite rigidité de la planification. Elle ne peut être considérée ni comme l'un ni comme l'autre. Elle se rapprochait plutôt du projet de territoire, expression incontestablement difficile à définir, parce que pouvant recouvrir une diversité de situations. C'est peut-être pour ça qu'il nous serait autorisé de qualifier l'IBA ainsi.

En effet, comme son nom l'indique, l'exposition internationale d'architecture s'attache à la démonstration de prototypes adaptés aux évolutions techniques ou technologiques de la société. L'IBA expérimente des nouvelles manières de façonner la ville tel un laboratoire. Quelle serait donc sa plus-value vis-à-vis des outils traditionnels avec lesquels les territoires se construisent aujourd'hui ?

1.3. L'IBA, un laboratoire pour les territoires de demain

Face aux nouveaux défis de la société (croissance et vieillissement de la population, dégradation du milieu naturel et pollution, etc.), l'IBA recherche des solutions à la fois adaptées aux contextes locaux et reproductibles sur d'autres. Pour se donner les moyens de parvenir à cet équilibre, son approche est relativement souple.

1.3.1. Un outil souple

Comme mentionné précédemment, nulle règle ne vient encadrer l'IBA si ce n'est une volonté ferme de conduire des projets qualitatifs. En effet, l'IBA n'est nommée ni par un comité international ni par une instance européenne, mais seulement par les acteurs du territoire sur lequel elle repose. Si les acteurs politiques donnent le coup d'envoi à l'IBA, ils ne sont pas nécessairement à l'origine du projet. Les IBA passées et la façon dont le projet d'IBA tente d'émerger en Grande Région montrent comment des techniciens et universitaires s'engagent dans l'idée avant de la soumettre aux responsables politiques. Aussi, bien qu'il s'agisse d'un outil allemand, tout territoire peut s'autoproclamer IBA. Le choix du périmètre lui revient également. D'ailleurs, à la différence des JO ou CEC, celui-ci ne concerne pas qu'une ville mais une diversité d'espaces allant du rural à l'urbain, de la métropole à la région.

On remarque assez bien que la plupart des événements résultent de la concurrence entre les Métropoles ou de la volonté d'une ville d'en devenir une. Or, pour les territoires non métropolitains, la stratégie est avant tout celle de retenir ses habitants et investisseurs avant d'en attirer de nouveaux (INGALLINA, PUCA, 2007). Certaines villes l'ont bien compris et ont fait profiter le territoire proche de la dynamique événementielle pour mieux conforter leur position, s'offrant ainsi tous les mérites comme les Capitales Européennes de la Culture de Lille ou du Luxembourg avec la Grande Région.

Le périmètre de l'IBA, s'il réussit à composer avec différents espaces, c'est parce qu'il repose sur une entité cohérente au sein de laquelle sont partagés des éléments autant historiques, géographiques que naturels, caractéristiques d'une identité existante ou de singularités insuffisamment exploitées. Ainsi, des territoires composés de villes moyennes ayant des spécificités communes, peuvent unir leurs forces dans la création d'une IBA. La concurrence se décale alors d'un niveau, passant d'une logique compétitive métropolitaine à une logique compétitive régionale (BEHAR, PUCA, 2007). Par conséquent, l'IBA ouvre le champ des possibles et donne l'occasion à des territoires d'échelles diverses de devenir attractifs comme les IBA passées l'illustrent.

Les villes rétrécissantes qui composent le Land de Sachsen-Anhalt, avaient comme premier objectif de développer des aménités suffisantes pour garder les siens avant d'attirer de nouvelles populations. Elle s'inscrivait dans un niveau plus local, dans le rapport du Land à l'Allemagne. La logique fut beaucoup plus ambitieuse pour d'autres IBA.

La Ruhr, si elle apparaît aujourd'hui comme une entité propre, n'est rien d'autre qu'un construit géographique et politique et n'est pas reconnue comme une région administrative. Pourtant, son passé industriel et l'IBA Emscher Park l'ont rendue visible comme une région au sein de l'Allemagne, et une région transformée aux yeux du monde. Quant à Hambourg, elle a réinvesti l'île de l'Elbe, s'est valorisée en tant que métropole, et jouie désormais d'un prestige mondial.

À des degrés divers, ces IBA ont permis à des territoires de se redévelopper, voir de s'imposer pour certains comme des « modèles ».

Des dissemblances sont aussi observées dans les projets menés vis-à-vis du périmètre de l'IBA dans lequel ils s'insèrent. En effet, certains sont plus ou moins locaux ou ambitieux, et cette diversité offre un caractère multiscale à l'IBA. Comme Florent Chevreau l'illustre avec Hambourg, l'IBA « *[s'est déployée sur trois échelles et a entrelacé des projets locaux (Kosmopolis), régionaux (donnant un visage à la métrozone pour montrer que Wilhelmsburg est plus qu'un concentré de l'identité hambourgeoise qu'un délaissé)], et internationaux (city and climate change).*¹⁴ »

Cette hétérogénéité des IBA et de leurs projets souligne bien la souplesse de l'outil, depuis la définition du périmètre jusqu'à la réalisation du programme et des projets. Sur ce point, Claire Duvernet remarque la différence entre l'IBA de l'exposition et l'IBA comme bureau d'étude de l'aménagement du Ministère d'Hambourg depuis 2013 : « *La différence, c'est que l'IBA de l'exposition avait beaucoup plus de liberté, pouvait développer de nouveaux projets au cours du programme. Maintenant, les missions sont plus ciblées et précises.* »

Ce caractère souple est d'autant plus vrai que les IBA évoluent entre elles au cours du temps et ne se donnent aucune barrière. Au demeurant, Stefan Ochs soutient que « *si tu regardes l'histoire des IBA, elles [ont toujours été] associées à une ville et au bâtiment. Aujourd'hui, les thématiques sont plus larges et les périmètres aussi.* »

Les IBA se reproduisent depuis plus d'un siècle et abordent toujours plus finement les thèmes de l'habitat, du paysage, de la mobilité, ou plus récemment celui des énergies renouvelables. Elle place la qualité des projets au centre de ses attentions.

1.3.2. La qualité des projets comme seul leitmotiv

Puisqu'aucune IBA ne se ressemble, il est complexe de les évaluer et toute généralisation est impossible. Elle se distingue toutefois des événements spécialisés (la culture, le sport, la technique) aux expériences répétitives pour lesquels la marque d'innovation est sans doute plus difficile à trouver.

L'IBA bouscule quelque peu ces approches et aborde des thèmes pluriels afin d'imaginer de nouveaux instruments pour habiter le temps et l'espace.

¹⁴ CHEVREAU Florent, 2013. « Une philosophie d'action », *Hambourg à l'heure de l'IBA*, Revue *Urbanisme*, n°390, p. 48, pp 46-48

Bien que l'on assiste aujourd'hui à la diffusion rapide des styles de vie et à une certaine uniformisation des pratiques, des conditions locales dans lesquelles s'enracine l'identité d'un territoire demeurent. Pour que les prototypes mis en œuvre influencent la pratique urbaine et correspondent à ces attentes locales, l'IBA édicte un certain nombre de critères auxquels les projets doivent répondre pour être sélectionnés lors de l'appel public. Celui-ci est ouvert à tous types de projets, et tous porteurs (personnes privées, associations, entreprises, collectivités territoriales, etc.). Seuls quelques critères de fond et de forme sont à respecter (caractère exemplaire des projets, faisabilité, etc.).

Les exigences essentiellement qualitatives doivent garantir le succès de l'IBA et la durabilité des actions pour un changement effectif du territoire concerné. Cette ambition affichée de faire perdurer les effets au-delà des 10 ans du programme donne la sensation que l'IBA n'est pas éphémère comparée à certains événements thématiques.

Le réseau *IBA meets IBA*, créé sous l'initiative de l'IBA Hambourg en 2009, donne un certain nombre de recommandations pour l'avenir des IBA (annexe n°3). L'innovation en est le fondement.

Si la majorité des projets labellisés IBA sont du ressort de l'urbanisme, les approches sont aussi socioculturelles, environnementales voire économiques. Puisque l'IBA s'appuie sur des territoires à valoriser ou à revaloriser, nombreux sont les projets de reconversion ou de réhabilitation. À ce titre, la manière d'aborder ces thèmes a évolué au cours des expériences, où chacune des IBA trouve l'audace d'aller plus loin dans l'innovation en fonction des nouveaux besoins exprimés par la société. Le thème du développement durable est particulièrement criant de ces changements. Alors qu'aux prémices du XXI^{ème} siècle, il était partiellement abordé par l'IBA Emscher Park (récupération des eaux de pluie, toitures végétalisées...) il concerne la plupart des énergies 10 ans plus tard et trouve même sa place dans la réhabilitation de bâtiments désuets.



Figure 18. Centre de formation pour le Ministère de Rhénanie-du-Nord-Westphalie (NRW), Harne, IBA Emscher Park

Il s'agit d'un exemple représentatif des efforts fournis par l'IBA. La toiture utilise les panneaux photovoltaïques, ce qui apparaît à l'époque comme une technique inédite.

Figure 19. Le Bunker en 1947, IBA Hambourg

Ce bâtiment avait pour but de protéger la population des raids aériens. Ici, une photographie prise au moment de l'attaque de l'armée britannique.

Figure 20. Le Bunker en 2013, IBA Hambourg

Il est désormais transformé en centrale électrique à l'aide de ressources renouvelables (énergie solaire, biogaz, copeaux de bois) et bénéficie d'un réservoir de chaleur important.

Le laboratoire ne serait plus seulement propre à chaque IBA, mais l'ensemble de ces expériences participerait à la création d'un laboratoire mondial où les thèmes du développement territorial

seraient explorés de façon toujours plus approfondie. Ce constat semble aussi vrai en matière de gouvernance, où un processus ascendant (*bottom-up*) rejoint de plus en plus un processus descendant (*top-down*), associant une diversité d'acteurs.

1.3.3. L'association d'une diversité d'acteurs

La recherche de nouvelles manières de concevoir la ville ne peut être crédible sans le rassemblement de l'ensemble des acteurs du territoire. Afin de répondre à l'intérêt général, l'IBA mobilise des compétences diverses que sont celles des acteurs professionnels, des politico-institutionnels, des experts, et des acteurs associatifs et civiques.

C'est d'autant plus vrai que du fait du temps limité de l'IBA (7 à 10 ans), les acteurs ont tout intérêt à travailler de concert à la recherche de compromis et s'assurer de résultats effectifs aux termes du programme. Ainsi, l'IBA innove autant par la réalisation de projets qualitatifs que dans la conception de ceux-ci, imaginée à plusieurs.

Vis-à-vis de la multitude des intérêts, l'éventail des choix est grand et il semble difficile d'aboutir à une décision démocratique. Pour éviter ces négociations délicates, l'IBA joue le rôle d'intermédiaire et oriente les acteurs adéquats vers les porteurs de projets. En effet, elle recherche activement des partenaires (experts, investisseurs, etc.) et crée de cette façon un réseau. Son rôle n'est autre que d'assister les maîtres d'ouvrages qui restent à l'initiative de leurs projets et de leur réalisation (PAUL LECROART et al. IAU, 2009). En somme, elle consiste à « faire faire » avec pour seule condition le respect des critères de qualité prescrits pour l'appel à projets.

Après sélection des projets par l'IBA (au nombre d'une quarantaine en général), ils entrent dans le processus de qualification. Autrement dit, ils concourent à l'obtention du label et passent par un certain nombre d'étapes selon l'état de leurs avancées. À l'issue de ces phases, des présentations intermédiaires ont lieu, où les projets sont dévoilés au public (voir annexe n°4).

Ces moments forts sont l'occasion de récompenser les porteurs de projet pour leurs efforts fournis, de les soumettre aux opinions de tous et favoriser leur appropriation. Par l'impact médiatique qu'ils entraînent, ces événements participent à la valorisation de l'IBA. Le processus est ainsi « donnant donnant » pour les porteurs de projets, l'IBA, et son territoire.

À des degrés divers, ces événements concourent à la transparence de l'IBA et crédibilisent ses actions aux yeux de l'extérieur et des acteurs locaux, intégrés à la démarche.

Acteurs du monde économique, social, culturel, politique, touristique aussi bien que les habitants sont invités à participer à l'IBA. La place des usagers est donc centrale, qu'il s'agisse d'habitants de tout âge, d'associations et d'artistes. L'IBA fonctionne tel un outil de participation adapté aux attentes locales. La participation se manifeste autant par des événements temporaires et ateliers que par des groupes de travail constitués pour la durée du projet. Quelle que soit la configuration de la réunion des acteurs, elle oscille entre concertation et co-construction d'un projet. Tandis que dans la concertation, les acteurs locaux sont invités à proposer leurs idées et négocier sur le cadre qui leur est donné, le fondement du projet est discuté dans la co-construction où le citoyen est au même niveau que le technicien dans l'étude à priori de toutes les propositions. Dans l'un ou l'autre des cas, le choix final revient aux politiques réunis dans l'instance décisionnelle de l'IBA. Ces différents niveaux de participation dans les IBA passées s'expliquent par des époques différentes et des projets plus ou moins transparents.

L'IBA Emscher Park, si précurseur du développement durable en son temps, l'était aussi en matière de participation (GANSER, 2000. *L'IBA Emscher Park, un anti modèle*). Toutefois, si l'on considère la façon dont ont été menés ces projets au regard de notre définition actuelle de la participation et des termes entendus ci-dessus, l'IBA Emscher Park a certes adopté une approche sociale, mais imposée aux habitants en matière de logement en particulier (GANSER, 2000). Les IBA suivantes ont toutes considéré l'approche participative comme essentielle, et l'IBA Sachsen-Anhalt l'a même placée au fondement de son programme. L'approche co-construite fut exemplaire, et des groupes de travail ont été formés pour la durée de l'IBA sur certains projets.

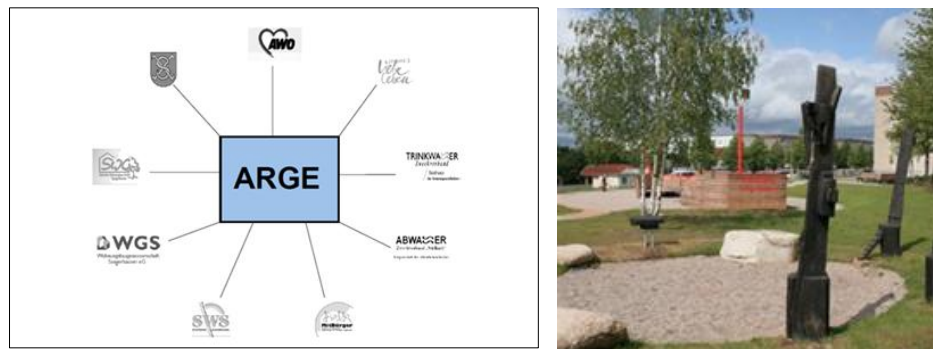


Figure 21. Création d'un comité pour *Sangerhausen*, IBA Sachsen-Anhalt

Soutenu par l'IBA, un comité IBA ARGE « tous ensemble pour Sangerhausen » voit le jour. Il regroupe des partenaires publics et privés du secteur du logement, entreprises du BTP, du social, des représentants de l'administration et des habitants, tous désireux d'orienter la ville vers des projets pilotes, favorables à la participation citoyenne et à la modernisation du cadre bâti. Quatre immeubles des années 1950 sont rénovés et rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite. (IBA Sachsen-Anhalt, 2010).

Figure 22. Place « Kumpel » à *Sangerhausen*, (« le mineur et son compagnon »), IBA Sachsen-Anhalt

Des petits squares dont les noms rappellent le passé minier sont installés à l'initiative de la ville, des citoyens, de paysagistes et d'artistes (IBA Sachsen-Anhalt, 2010).

Appréhender ainsi le développement territorial par la corrélation d'approches descendantes et ascendantes contribuerait au renforcement de l'image du territoire sans dénaturer son identité. D'après Stefan Ochs, « *Aujourd'hui, [...] on regarde la région, et on cherche quels sont ses caractéristiques singulières, ses problèmes, son identité. Et avec l'identité, - que tu dois discuter avec les habitants, on ne peut pas l'inventer et la créer in vitro -, on peut développer une image. La marque IBA façonne cette image. Car cette image n'est pas inconnue et tu peux faire quelque chose avec ça.* »

Le succès de certains projets IBA est tel que les comités ou réseaux d'acteurs perpétuent leurs actions au-delà des 10 ans initialement programmés à l'image du parc de l'*Emscher*, dont l'aménagement s'est poursuivi par l'agence Metropoleruhr mandatée par le Land de NRW (KUNZMANN, 2011).

Cette IBA, dont les effets ont été avérés par le temps, montre particulièrement bien comment l'esprit ambitieux reste chez les acteurs locaux, où les initiatives entreprises dans les quinze dernières années furent nombreuses. Assurément, au-delà de ces nouveaux projets, la dynamique territoriale s'estompe ne bénéficiant plus de la frénésie de l'IBA. Néanmoins, celle-ci a apporté un élan à la coopération et les acteurs locaux, habitants comme élus ont retrouvé confiance en leur territoire. Le changement ne peut être absolu en 10 ans, mais les synergies trouvées entre une multiplicité d'intérêts ont marqué un tournant pour le territoire.

D'ailleurs, les IBA se multiplient et se testent à l'étranger comme l'IBA Parkstad aux Pays-Bas (2013-2020) et l'IBA de Bâle entre l'Allemagne, la Suisse et la France (2010-2020). Dans cette dernière, la

gouvernance est toujours plus complexe puisqu'elle nécessite d'une organisation capable de surpasser la réalité des frontières.

Ce premier chapitre, qui considère l'IBA comme un outil de marketing urbain d'abord, et un outil d'urbanisme ensuite, révèle la singularité de la méthode. Parler de l'*Internationale BauAusstellung* comme une « démarche » ou un « processus » permet finalement de ne pas la cataloguer à une de ses acceptions puisqu'elle apparaît plurifonctionnelle.

De toute évidence, l'IBA séduit par ses potentiels et son aptitude à s'appliquer sur des contextes variés comme transfrontaliers. Cette souplesse, si captivante soit-elle, n'en est pas moins complexe.

Ces propos incitent donc tout territoire désireux de s'engager dans cette expérience à bien examiner ses enjeux.

En effet, si la méthode IBA a longtemps été la proie de territoires nationaux, elle dépasse la frontière depuis peu. Dans un contexte transfrontalier, le défi auquel l'IBA est assujetti n'est plus celui de renforcer une région à bout de souffle, mais donner sens à un territoire émergent en attente d'une reconnaissance. Les enjeux se multiplient, et les thèmes de l'IBA ne concernent plus seulement ceux d'une région, mais doivent apporter une réponse à des problématiques partagées entre Etats voisins. Parvenir à un consensus sur les thèmes à retenir ne suffit pas, et le pilotage de l'IBA doit être assuré par une structure capable de palier aux différentiels socio-économiques, politiques et juridiques entre Etats.

Par conséquent, comme tout projet, la construction d'un projet d'IBA cohérent devra nécessairement s'appuyer sur une connaissance fine du territoire, de ses potentiels, handicaps et des processus passés qui ont conduits à sa situation actuelle.

C'est l'objet du chapitre 2, où la Grande Région sera analysée sous une dimension spatio-temporelle.

CHAPITRE 2

La Grande Région : un territoire transfrontalier à valoriser ?



Concours « Imagine ton cadre de vie idéal », Maquette des C.M.2 de Madame Devot, école J.J. Rousseau d'Audun-le-Tiche.
Un projet pour le site de Micheville
© EPA Alzette-Belval, 2015

La « Grande Région », c'est ainsi que ce territoire transfrontalier est nommé comme tout territoire pourrait l'être. Ce terme ne semble pas refléter l'identité de cet espace de coopération, seulement connu d'un public averti, confronté de près ou de loin à la question transfrontalière dans son quotidien.

Cette appellation semble avoir été choisie par simplicité ou par incapacité à qualifier ce territoire autrement que par sa taille. De ce fait, les structures institutionnelles qui régissent la Grande Région sont nombreuses et tendent à freiner la coopération. Ce territoire reste néanmoins constitué d'une diversité d'espaces, de langues et de peuples qui témoignent de sa richesse culturelle et de ses potentiels.

On l'aura compris, appréhender la Grande Région est loin d'être aisé et ce second chapitre tentera de la définir et l'analyser. Sous l'angle de la coopération et au regard du Rhin Supérieur, nous reviendrons d'abord sur l'émergence de la Grande Région et sur les projets qu'elle a pu conduire jusqu'alors. Nous tenterons d'identifier ensuite les enjeux auxquels une IBA pourrait hypothétiquement répondre.

2.1. Les coopérations transfrontalières du quart nord-est de l'Europe et les enjeux pour la Grande Région

Entraînés dans les Trente Glorieuses au lendemain de la guerre, les pays d'Europe connaissent des taux de croissance économique et démographique forts. Ils assistent au rattrapage technologique dans le secteur de l'industrie qui se mécanise. De sorte, des relations économiques se créent entre pays voisins et celles-ci préfigurent la « coopération transfrontalière ». Néanmoins, les liens qui se nouent sont plus ou moins forts de sorte que la coopération dans le Rhin Supérieur semble aujourd'hui plus organisée et aboutie qu'en Grande Région.

2.1.1. Une brève perspective historique de la Grande Région

Créée en 1950 au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) n'est pas seulement le signe de la réconciliation, mais forge le socle des échanges économiques et de la coopération transfrontalière (AUBERTIN, 2010. *Vivre et construire l'Europe de 1945 à nos jours*).

En 1971, des membres de l'administration régionale de Lorraine, des gouvernements des Länder de Sarre, Rhénanie-Palatinat et du gouvernement luxembourgeois se rassemblent dans la Commission régionale SarLorLux. Ils prennent rapidement conscience des obstacles à la conduite de leurs travaux, qui nécessitent l'association de pouvoirs équivalents de part et d'autre des frontières. Ces difficultés sont d'autant plus fortes qu'en Lorraine d'après Monsieur Moretti, directeur adjoint de l'EPA Alzette-Belval, des conflits entre l'assemblée d'élus, les fonctionnaires et les exécutifs freinent l'émergence d'une vision grand-régionale. Le choix de dialoguer ou non de façon informelle avec les homologues étrangers est finalement propre aux acteurs locaux de chaque Etat chargés des relations transfrontalières.

Si la construction de la Grande Région apparaît complexe, les relations intergouvernementales s'intensifient ailleurs. En France, à l'heure de la décentralisation, la question transfrontalière se pose et la circulaire du 10 mai 1985 de Laurent Fabius, alors Premier Ministre sous le gouvernement Chirac, précise les modalités de l'action extérieure des collectivités en matière de coopération transfrontalière et décentralisée.

Chez les politiques, l'intérêt du passage à l'Europe est évoqué au même titre que le partage d'enjeux communs entre pays victimes de la désindustrialisation. Ce faisant, en 1985, les Etats français, belge et luxembourgeois se saisissent du bassin industriel de Longwy pour y créer un Pôle Européen de Développement (PED), au statut d'association. Sur cet espace transfrontalier, le PED intervient comme le projet pilote devant générer les conditions d'une reprise économique (AUBERTIN, 2010. *Vivre et construire l'Europe de 1945 à nos jours*). Plus concrètement, des fonds sont octroyés par la Commission Européenne pour encourager l'installation d'entreprises.

L'année suivante, en 1986, le Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) réunit des élus de Lorraine, du Luxembourg, de la Sarre mais aussi de Rhénanie-Palatinat et de Wallonie. Organisant des commissions sur des sujets variés, le CPI fonctionne comme une instance informelle de coopération entre représentants régionaux et locaux.

Les réflexions sur la structuration de l'espace européen continuent de gagner en importance, autant dans la sphère politique que scientifique. Pour le compte de la Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR), le géographe Roger Brunet publiera en 1989 une étude qui popularisera la « banane bleue » plus communément appelée « mégalopole

européenne ». Cet espace densément peuplé forme une dorsale composée de métropoles majeures et villes secondaires, dont la ville de Luxembourg ne fait pas partie. Face à ça, le Luxembourg refuse d'exister par le seul référent « Bénélux » et compte affirmer sa position.

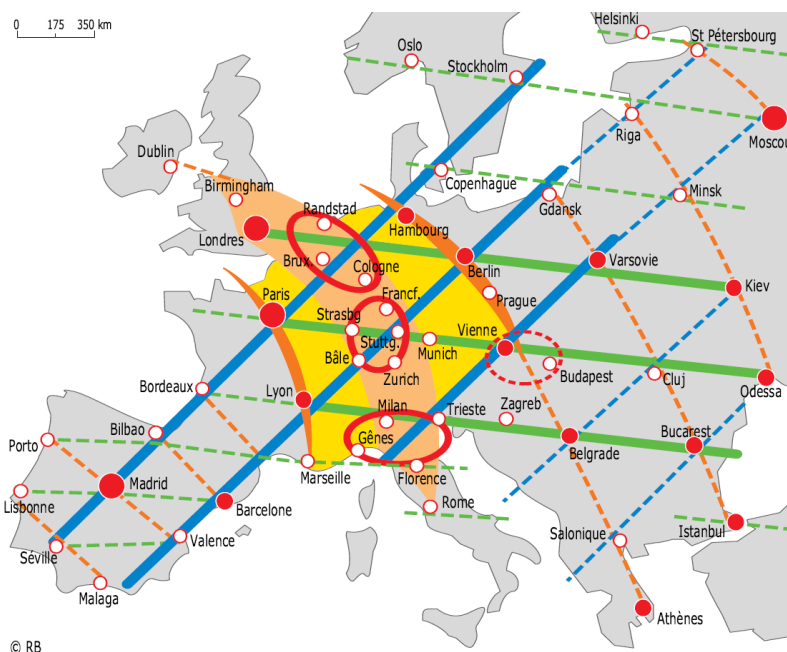


Figure 23. La mégapole européenne

« *Le treillage de l'Europe [...] met en évidence des carrefours où se trouvent les principales concentrations urbaines européennes* » - BRUNET Roger, 2002.

Comme le témoigne Monsieur Moretti, le Grand-Duché profitera de la Commission Régionale SarLorLux qui s'achève pour créer le Sommet des Exécutifs de la Grande Région en 1995.

Le regroupement des représentants des exécutifs régionaux est en effet apparu comme le seul compromis à la gouvernance multi-niveaux. Bien que le coup d'envoi soit donné à la Grande Région, le Sommet peine à se structurer et les recommandations données n'ont pas d'effet sur l'échelle locale. Il est rapidement convenu de thématiser les Sommets, et la rotation des Présidences entre les régions d'abord fixée à 18 mois, est désormais de 2 ans.

En Europe, les pays s'animent et prennent des initiatives pour souder davantage les frontières. En 1996, la France, l'Allemagne, les cantons du nord de la Suisse et le Luxembourg ratifient les accords de Karlsruhe, qui donnent la possibilité aux collectivités locales de créer des Groupements Locaux de Coopération Transfrontalière (GLCT) dotés de la personnalité juridique pour donner un cadre concret à l'émergence de projets de coopération (AUBERTIN, 2010. *Vivre et construire l'Europe de 1945 à nos jours*).

L'année suivante, les acteurs locaux de Sarre et Moselle profitent de cette atmosphère propice pour créer l'association *Zukunft Saar Moselle Avenir* issue de la conduite de travaux antérieurs. Ce sont 26 communes des périmètres de Sarrebruck, des Communautés de communes et d'agglomération de Freyming-Merlebach, Sarreguemines et Forbach qui composent cette association. À l'échelle supérieure, les Comités Economiques et Sociaux des États se réunissent la même année dans la création, du Comité Économique et Social de la Grande Région (CESGR) pour soutenir les travaux du Sommet.

Si à la veille de l'an 2000, on réfléchit à l'architecture institutionnelle en Grande Région, ce n'est plus le cas dans le Rhin Supérieur où la coopération transfrontalière s'est pourtant développée de façon parallèle. Monsieur Moretti évoque des logiques tout à fait différentes, parce qu'issues d'acteurs politiques ayant anticipé la nécessité de coopérer et adopté très tôt les positions adéquates.

2.1.2. Le passage de la vision stratégique à l'opération dans le Rhin Supérieur

Dès les années 1960, la coopération se configure dans le Rhin Supérieur avec la *Regio TriRhena*, la Région Centre et la *Regio Pamina* dans le nord (EDER SANDTER, 2002). Ce dialogue intergouvernemental soutenu favorise l'institutionnalisation de la coopération et la cohérence de son périmètre. Tant est si bien qu'aujourd'hui, à la différence de la Grande Région, les instances de coopération du Rhin Supérieur sont représentées à toutes les échelles, intergouvernementale, régionale et locale par la Conférence du Rhin Supérieur, le Conseil rhénan, les Congrès Tripartites, le réseau des villes et les quatre eurodistricts (Mission Opérationnelle Transfrontalière, MOT, 2012). Ces derniers, bien qu'ils aient des structures de fonctionnement et états de développement différents, sont spatialement contigus et couvrent presque intégralement le Rhin Supérieur comme la carte le montre page suivante.

Cette cartographie rend également compte de la suprématie des enjeux métropolitains avec deux agglomérations transfrontalières centrées sur Bâle et Strasbourg-Kehl. La logique est quelque peu différente de la Grande Région puisqu'ici, la coopération est née de la nécessité de faire fonctionner quotidiennement ces villes morphologiquement continues.

L'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB), née d'une vision d'aménagement dépourvue de frontières en 1995 entre l'Allemagne, la Suisse et la France, s'est constituée en association de droit local français en 2001 dotée de compétences en urbanisme et transports notamment. Elle a ainsi pu poursuivre les travaux entrepris, actualiser le concept de développement et évoluer en Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB) en 2007. Basé en France et composé de 62 membres issus de la Suisse (communes des cantons), d'Allemagne (communes) et de France (communautés de communes, Conseil Général du Haut-Rhin et Conseil Régional d'Alsace), il conserve les mêmes statuts que l'ATB.

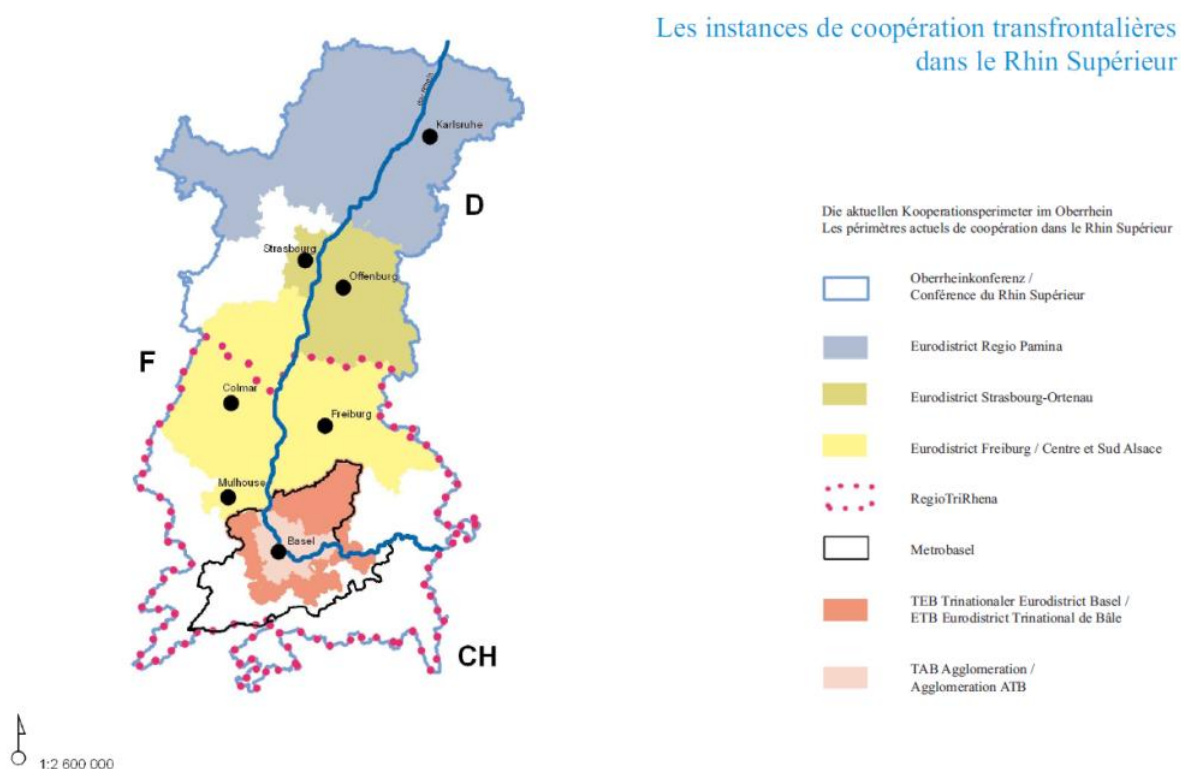


Figure 24. Instances de coopération transfrontalières dans le Rhin Supérieur

En 2006, l'ETB publie sa stratégie de développement à l'horizon 2020 de laquelle découle un certain nombre de projets dont l'IBA de Bâle en cours. Celle-ci, sans personnalité morale, est une succursale de l'ETB qui reste le porteur du projet IBA. Si l'on peut s'interroger sur le fonctionnement de l'IBA tel que l'ancienne chargée de projets « paysages » de l'IBA Salomé Mall le déplore, des projets d'envergure se réalisent comme le prolongement du tramway de Bâle à Saint-Louis en France. Étant donné l'ingénierie technique et juridique qu'implique la planification d'un système de transport, parvenir à la réalisation d'un tramway transfrontalier ne peut relever que d'un apprentissage du pays voisin, de dialogues et travaux communs inscrits dans la durée.

Ce défi, Strasbourg et Kehl l'ont également relevé avec le prolongement de la ligne D du tramway de Strasbourg vers la gare de Kehl en cours de réalisation au dessus du Rhin. Si la fracture entre les deux rives tend à se dissiper, c'est le résultat d'une coopération transfrontalière faite d'obstacles, mais dont le rythme a su rattraper celui de l'ATB (REITEL, 2006).

Salomé Mall remarque que ce passage de la vision stratégique aux projets opérationnels est l'aboutissement d'une culture partagée de la coopération, de la capitalisation d'expériences et d'intérêts communs.

À ces ambitions s'ajoute surtout la capacité des acteurs à trouver des consensus et institutionnaliser la coopération en conséquence. En Grande Région, ce cap peine à être franchi et résulte de l'absence d'une vision politique forte dès les origines en comparaison au Rhin Supérieur.

Certaines prérogatives dont bénéficie le Rhin Supérieur viennent toutefois nuancer ces propos si on tient d'abord compte de la présence active et financière de la Confédération Suisse dans le développement de projets transfrontaliers, qui joue le rôle d'accélérateur selon Salomé Mall. Aussi, la région Alsace du fait de son histoire et la présence de nombreuses institutions européennes à Strasbourg, jouie de compétences propres et d'une large autonomie par rapport aux autres régions françaises (MOT, 2012).

En plus de la proximité géographique entre agglomérations transfrontalières, ce sont autant d'avantages qui participent au bon fonctionnement de la coopération actuelle.

Le Rhin Supérieur a su se structurer et les projets menés comme l'IBA de Bâle en sont directement les témoins, d'où l'importance de ces expériences pour en extraire des enseignements.

2.1.3. En Grande Région, un paysage institutionnel marqué par les conflits d'acteurs

En Grande Région inversement, les conflits d'acteurs hier marquent encore le paysage institutionnel aujourd'hui. Malgré les efforts fournis pour repenser la gouvernance, la Grande Région existe finalement à travers un enchevêtrement d'espaces géographiques et de composantes comme l'atteste Monsieur Moretti.

Après plus de quarante ans de coopération, ces instances plus ou moins formelles et actives forment l'« architecture institutionnelle » de la Grande Région. Nées d'opportunités saisies, ou de réponses à des coups manqués, ces stratégies d'acteurs ont plusieurs niveaux d'influence pour le territoire transfrontalier. Ces partenariats restent le résultat du bon vouloir de chacun à coopérer aux échelles et sur les thèmes qui les concernent, et de la capacité à trouver des compromis pour le pilotage de ces instances.

En effet, si l'organisation de la Grande Région est telle, c'est bien parce qu'elle est composée de quatre pays aux répartitions de pouvoir distinctes. La gouvernance est à la fois multi-niveaux (institutionnellement) et multi-échelles puisque géographiquement, la coopération au niveau local ne

suppose pas forcément la participation des seuls acteurs locaux de même que la coopération régionale n'implique pas nécessairement des autorités de niveau régional ou national.

Alors qu'au Luxembourg, l'Etat souverain est l'unique détenteur du pouvoir, l'Allemagne est caractérisée par des structures fédérées et les Länder (Sarre et Rhénanie-Palatinat en l'occurrence) sont dotés d'une grande autonomie de gestion et de décision. À l'inverse, le pouvoir est davantage émietté en France et en Belgique avec pour l'une, une région (la Lorraine), des départements et une préfecture et pour l'autre, une région avec de très fortes compétences (la Wallonie) et des communautés de langues distinctes.

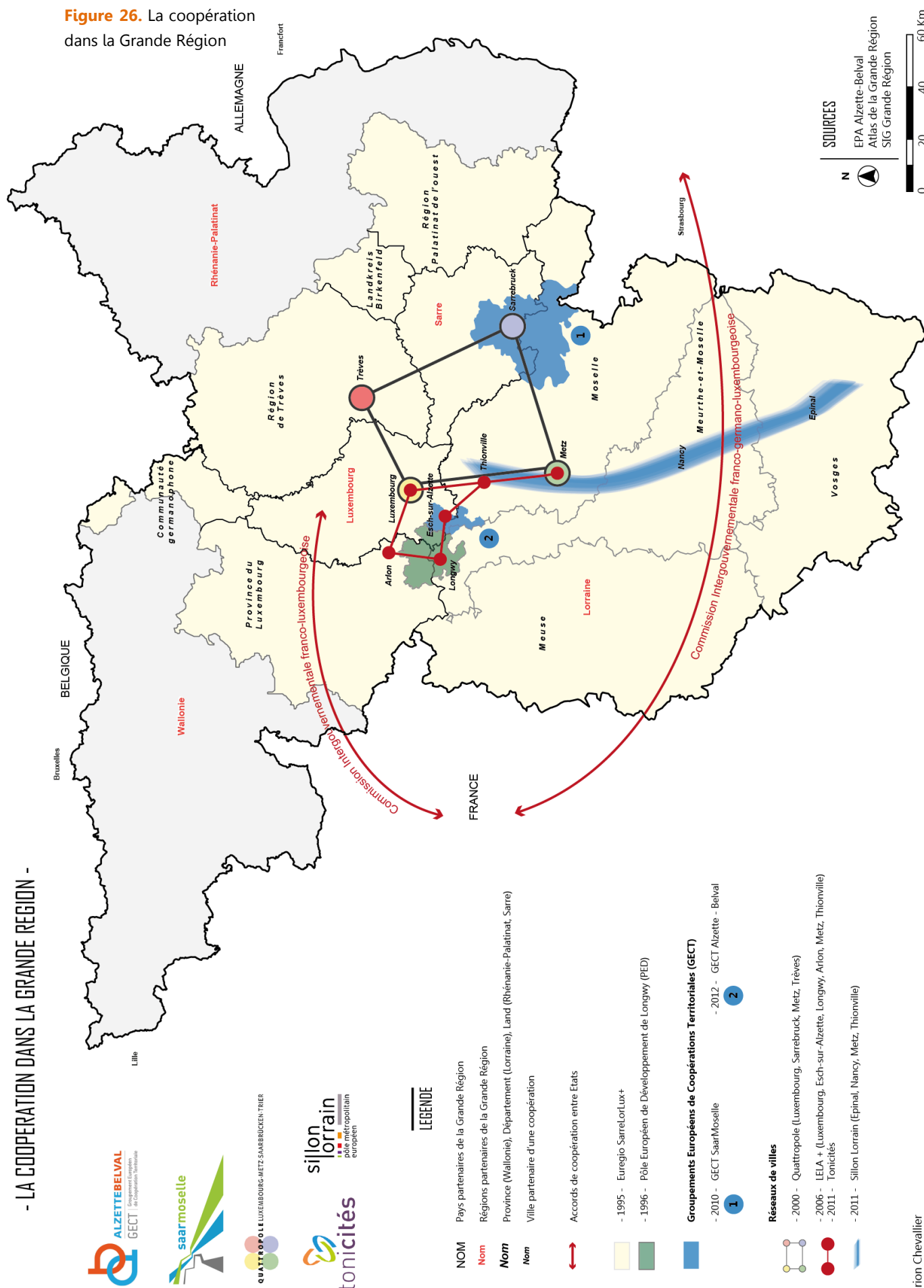
En Europe, ce sont d'abord les accords de coopération entre Etats qui dictent le cadre politique et légal aux actions de coopération transfrontalière soit les Commissions InterGouvernementales franco-germano-luxembourgeoise de 1969 et franco-luxembourgeoise de 2010 (CIG). Toutes deux fonctionnent comme une interface où peuvent échanger les représentants de l'Etat sur la coordination et l'encadrement de la coopération. La frise chronologique en annexe restitue l'histoire de la coopération en Grande Région depuis son émergence il y a une quarantaine d'années à nos jours.

À l'échelle régionale se trouvent le Sommet des Exécutifs de la Grande Région et ses instances consultatives. Le tableau réalisé par Franz Clément rend compte des compétences plus consultatives que décisionnelles de la Grande Région, celle-ci restant bien du ressort de la coopération. Il montre aussi la multitude des institutions qui pourraient tout à fait fusionner pour rassembler leurs compétences qui parfois se recoupent.

Compétences	Commission intergouvernementale	Commission régionale	Sommet des Exécutifs	Conseil parlementaire interrégional	Comité Économique et Social
Recommandations	x	x		x	x
Projets d'accord	x	x			
Questions		x			
Rapports		x			x
Propositions		x		x	x
Décisions			x	x	
Résolutions				x	x
Promotion				x	
Contribution				x	
Opinion				x	
Avis				x	x

Figure 25. Synthèse des compétences des institutions de la Grande Région

Figure 26. La coopération dans la Grande Région



Quant à l'échelle locale, l'Union Européenne offre des outils dont se sont emparés certains territoires de la Grande Région tandis que d'autres ont préféré se doter d'associations. C'est le cas du PED évoqué plus haut où les acteurs locaux ont repris le relais des États depuis 1993 dans le but de construire une agglomération transfrontalière et donner un élan à l'aménagement et l'urbanisme (AUBERTIN, 2010). L'observatoire transfrontalier de l'urbanisme créé en 1994 à cet effet s'est transformé en Agence d'urbanisme de l'Agglomération du Pôle Européen de Développement (AGAPE) toujours existante. C'est toutefois le Groupement Européen de Coopération Transfrontalière (GECT) qui reste la structure d'excellence pour développer des projets de territoire. Ayant la personnalité juridique, il est plus qu'une plateforme et « *peut porter des projets de coopération immatériels (y compris de gouvernance transfrontalière)* » et *matériels (équipements, infrastructures ou services conjoints)* »¹⁵. Ainsi, les acteurs locaux regroupés dans l'Association *Zukunft SaarMoselle Avenir* ont créé un Eurodistrict en 2004 afin de développer une vision d'avenir de la région et instituer en 2010 le présent GECT de droit français (Eurodistrict SaarMoselle, 2015). Deux ans plus tard, le GECT Alzette-Belval qui relève également du droit français, est apparu comme la structure la plus appropriée pour mener à bien la coordination des aménagements menés de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise et constituer à termes, une agglomération transfrontalière.

En outre, le GECT « *peut également assumer le rôle d'autorité de gestion (ou bien d'organisme intermédiaire) des programmes de coopération territoriale européenne ou porter des outils de développement intégré (période 2014-2015)* »¹⁶. Ceci n'est pas un détail quand on sait que le GECT Grande Région est le premier de ce type et exerce désormais les activités de l'autorité de gestion du programme Interreg Grande Région (Programme Opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région » 2007-2013, 2011).

Aux côtés de ces structures formelles, se trouvent des réseaux de villes qui s'apparentent à des plateformes d'échanges entre villes de tailles et enjeux comparables. Nés dans les dix dernières années, ces réseaux viennent pallier à l'absence d'autorités locales dans la gouvernance grand-régionale actuelle et visent même à dépasser les blocages générés par les multiples niveaux de pouvoirs d'après Éric Aubertin (AUBERTIN, 2010). Du fait de leur non représentativité dans le cercle des décisions de niveau supérieur, leur pouvoir est limité et leurs actions semblent se résumer à des opérations de communication et de marketing urbain (SOHN, WALTER, 2009).

Alors que le Sommet des Exécutifs fête bientôt ses 20 ans d'existence, la présidence du 15^{ème} Sommet par la Wallonie a débuté le 1^{er} janvier dernier. Le secrétariat, auparavant localisé à la Maison de la Grande Région (MGR) à Luxembourg-ville a récemment été délocalisé à Esch-sur-Alzette. La MGR, créée en 1999, est un organe administratif qui vise à suivre les travaux du Sommet et de la Commission régionale d'une part, assurer le Secrétariat Technique Conjoint (STC) du GECT d'autre part et vise enfin à rendre visible la coopération.

Quand bien même des composantes multiples forment la Grande Région, certaines n'existent plus que juridiquement comme la Commission régionale ayant fusionné avec le Sommet quand d'autres se sont essouffées comme le PED. Le potentiel de la frontière semble dépendre de la volonté des acteurs. Quand est-il concrètement ? Considérer la structure de gouvernance ne suffit pas. L'intensité des partenariats n'est perceptible qu'à travers l'état des projets menés.

La Grande Région se construit depuis plus de quarante ans chez les acteurs qui la rêvent et l'idéalisent. La mise en œuvre de projets transfrontaliers nécessite certes d'une stratégie et d'orientations préalablement dictées, mais se nourrit tout autant de discours qui visent à leur donner sens.

¹⁵ Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), 2013. *Cadre juridique de la coopération transfrontalière, outils juridiques au service des projets transfrontaliers*, p. 9

¹⁶ Ibid

2.2. Des actions aux impacts limités

2.2.1. Une « vision d'avenir » pour imaginer la Grande Région de demain

Ainsi, les ambitions données à la construction de la Grande Région oscillent entre un cadre concret où subsistent des régions appartenant chacune à des territoires nationaux, et un cadre idéal où les obstacles liés à la frontière sont devenus des détails du quotidien.

La vision d'avenir de 2003 rédigée lors du 7^{ème} Sommet sous présidence sarroise dresse justement la situation absolue de ce que devrait être la Grande Région d'ici 2020. Dans ces propos, la Grande Région est interprétée comme un territoire qui va de soi, reconnu de l'extérieur et dans l'Europe mais aussi par ses habitants fiers d'y appartenir. En guise d'introduction, on lit ainsi :

« Nous sommes en 2020. La Grande Région constitue un espace commun au cœur de l'Europe. Onze millions d'habitants vivent dans cet espace. Ils ont le sentiment d'appartenir à la Grande Région et ont développé un sens communautaire. [...] Ainsi, dans toute l'Europe, on parle d'une région modèle européenne. [...] La volonté communautaire et la fierté des résultats obtenus ont permis d'abolir tous les obstacles qui, vingt ans auparavant encore, semblaient insurmontables.¹⁷ »

Difficile de se projeter dans une telle situation d'ici 5 ans ! Et pourtant, pour rendre l'utopie concrète, le document préconise un certain nombre de projets ambitieux dont certains se sont réalisés, comme l'Université de la Grande Région et la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région de 2007.

Il recommande aussi la poursuite des études pour connaître davantage la Grande Région et satisfaire son appropriation par les politiques et acteurs locaux.

Depuis quelques années justement, les études menées sur la frontière ne cessent de se développer à tel point que les chercheurs des trois pays se sont regroupés depuis décembre 2014 dans l'un des trois domaines phares de l'Université de la Grande Région (Uni-GR), les « border studies ». Cette nouvelle perspective souligne les efforts fournis pour la mise en valeur de l'Uni-GR, née en 2008 du regroupement des universités de Sarre, de Lorraine, de Liège, du Luxembourg, de Trèves et de Kaiserslautern désireuses de coopérer. Plus concrètement, l'Uni-GR se définit comme une plateforme d'universités sans statut légal avec pour objectif l'offre de moyens nécessaires à l'accroissement de la mobilité des étudiants et le renforcement de la recherche transfrontalière (Site de l'Uni-GR, 2015). L'Uni-GR poursuit son développement et gagne à être connue. Elle manque cependant de communication interne et externe, et cherche à se doter d'un statut juridique pour plus de visibilité et compétences (Uni-GR, 2014. *Rapport d'activités*).

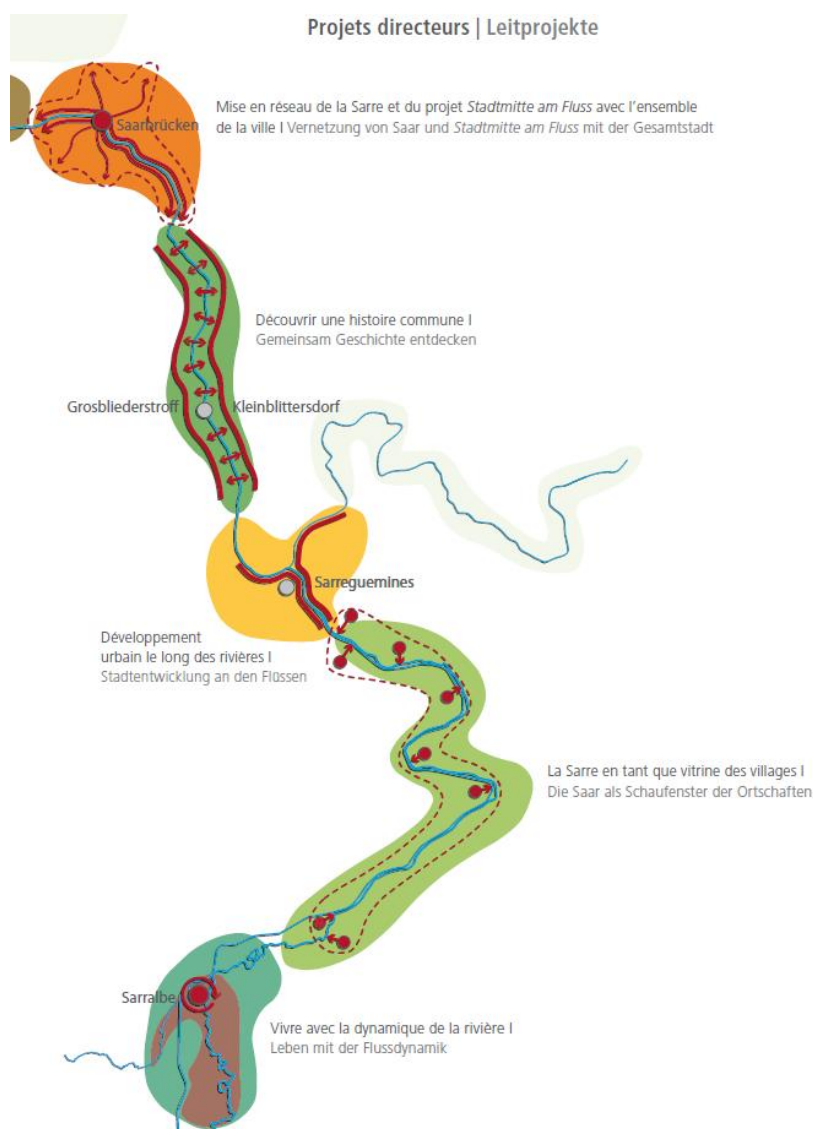
La coopération entre chercheurs s'est particulièrement développée au sein du projet Interreg III C nommé e-BIRD (e-Based Interregional Development), à l'origine de l'Observatoire Interrégional du marché de l'emploi (OIE) (KMEC, 2010) et de l'office statistique de la Grande Région. Ces informations ont servi de base à la mise en place d'un Système d'Informations Géographiques (SIG) et d'un atlas de la Grande Région, tous deux en ligne depuis 2009. L'Institut de la Grande Région (IGR) est également une plateforme d'échanges et conduit des études relatives à la ruralité, à la gouvernance, et à l'actualisation de la vision d'avenir. L'IGR évalue actuellement l'atteinte ou non des objectifs fixés en 2003 pour les réajuster en conséquence (Site de l'IGR, 2015). Inutile d'attendre la publication de la mise à jour de cette vision pour se rendre compte de la réalité du contexte aujourd'hui, du nombre limité de projets effectués au regard de ceux fixés en 2003, et des besoins loin d'être assouvis.

¹⁷ MOLL Peter et al. 2003. *Vision d'avenir 2020*, Sarrebruck, p. 1

Malgré tout, ce sont autant d'études menées qui fournissent un langage commun à quiconque intéressé par la Grande Région et une base pour la mise en place de projets. Des priorités ont d'ailleurs été établies, comme l'importance de la mobilité et du travail frontalier. Les recommandations existent, et si peu d'entre elles atteignent la phase opérationnelle, des projets ont toutefois été réalisés ces dix dernières années.

2.2.2. Des initiatives essentiellement touristiques et culturelles

C'est en matière de tourisme et de culture que les acteurs de la Grande Région ont été les plus actifs. Objet d'un projet Interreg IV, le « marketing touristique pour la Grande Région » a donné lieu à la création d'un site internet, à l'édition de brochures thématiques portant autant sur la culture industrielle que sur l'Europe. Une brochure est également dédiée au réseau des parcs naturels de la Grande Région (annexe n°6). Cet inventaire des sites existants témoigne d'un effort de communication et de la volonté de donner à voir la Grande Région comme un territoire cohérent.



Au niveau local, le GECT SaarMoselle prône également les projets touristiques et semble particulièrement actif pour accroître la visibilité de l'Eurodistrict. La mise en réseau du patrimoine industriel par la Route du feu (fer, acier, charbon, verre, céramique,...) le vélo SaarMoselle ou la publication d'un guide de loisirs en sont quelques exemples. Le projet le plus emblématique reste cependant la « Bande bleue de la Sarre » qui vient de s'achever et portait sur le développement et la mise en valeur du paysage fluvial. La construction d'une passerelle piétonne au-dessus de la Sarre à Sarralbe, les travaux paysagers à Sarrebruck ou encore le sentier de découverte des oiseaux de la rivière à Sarreguemines sont quelques-uns des projets de cette Bande bleue (Site du GECT SaarMoselle, 2015).

Figure 27. Projets directeurs de la Bande bleue de la Sarre



Figure 28. La route du feu

C'est néanmoins la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région de 2007 qui demeure le projet déterminant de la coopération réalisé jusqu'alors. Pour rappel, l'idée avait été soumise lors du Sommet de 2000 par Jean-Claude Juncker, Premier Ministre du Grand-duché du Luxembourg à l'époque.

Au total, ce sont 584 projets qui ont été menés dont 139 de dimension transfrontalière pour plus de 5000 événements (*Final report of European Capital of Culture Luxembourg and Greater Region*, 2008). Sur un an, la CEC était l'occasion de favoriser la coopération transfrontalière, révéler les potentiels créatifs du territoire, les pérenniser, forger un sentiment d'appartenance et rendre la Grande Région plus visible à l'échelle européenne (VOGEL, 2010). Pourtant, bien que transfrontalière, cette CEC a étonnamment peu fait parler d'elle pour cause de nombreux obstacles venus contrarier la frénésie des spectacles.

À lire le rapport final, le succès de la CEC semble se résumer aux chiffres de fréquentation. Les discours, basés sur des données quantitatives sont loin de la réalité des faits relayés par les médias, acteurs locaux et chercheurs. Par les similitudes entretenues entre l'IBA et la CEC, il est pertinent de se pencher davantage sur les difficultés à l'origine de ces résultats mitigés.

À la source des blocages se trouve l'organisation même de l'événement, divisée en deux structures de pilotage non paritaires. Deux associations à but non lucratif ont en effet été créées, l'une pour le Luxembourg et l'autre associant les différentes régions. En plus des barrières linguistiques inhérentes à tout projet transfrontalier, les engagements financiers inégaux entre les régions ont participé à l'écart d'implication entre acteurs (VOGEL, 2010).

Luxembourg and Greater Region, ECOC 2007 – administrative structure

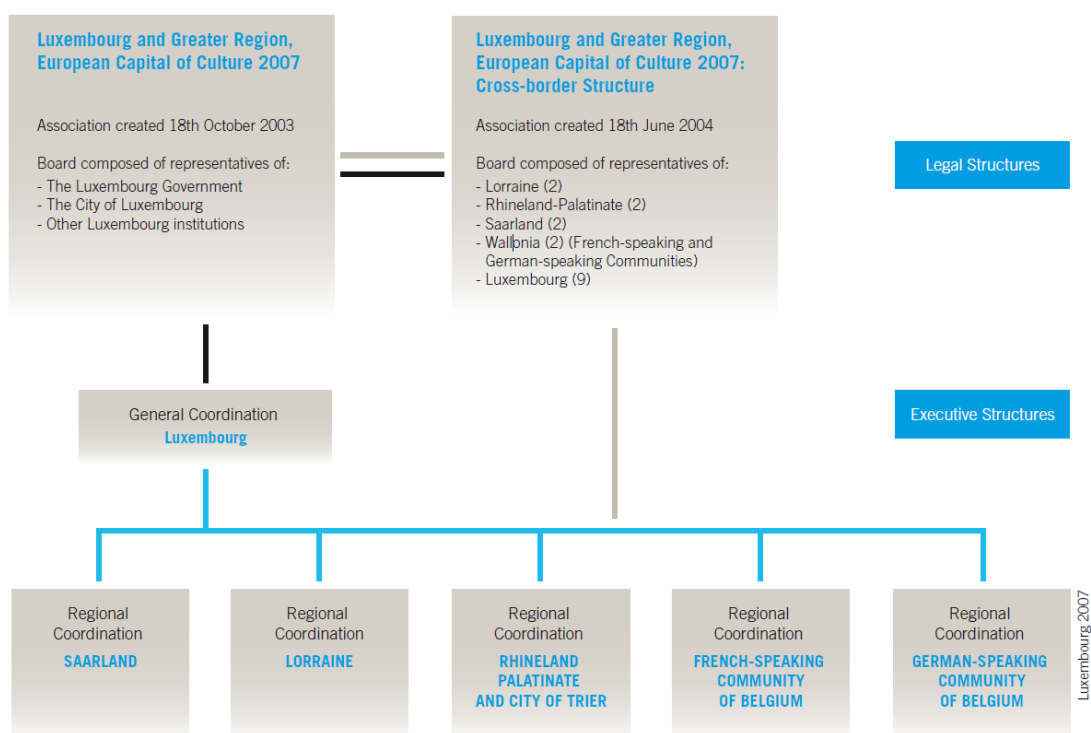


Figure 29. Structure de gouvernance de la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007

Ce déséquilibre entre parties était tout autant visible dans l'impact médiatique, bien plus fort au Luxembourg (TOULLEC, 2010) et rend compte des failles de la stratégie de communication. Les régions avaient la liberté de réinterpréter à leur guise le logo du cerf pour mieux se détacher du Luxembourg et valoriser leur propre existence (BUZY-CHRISTIMANN, 2010). Si ludique et facilement mémorisable, ce logo ne rendait pas compte des spécificités de la Grande Région et pouvait s'appliquer partout. Quant au slogan de l'événement, il n'a jamais vu le jour faute d'une solution trouvée pour surpasser la lourdeur d'un tel message rédigé en 3 langues sur les dispositifs publicitaires (BUZY-CHRISTIMANN, 2010). Finalement, la communication des projets locaux a pris le dessus sur la dimension grand-régionale et souligne d'autant plus la concurrence entre régions dans cet événement (TOULLEC, 2010). Il n'en est pas moins que ces obstacles administratifs et financiers n'ont pas ralenti l'enthousiasme des acteurs culturels, qui ont tiré parti des bénéfices de 2007 et alimentent aujourd'hui l'Espace culturel de la Grande Région, la structure héritière de la CEC. Pilotée par un Comité d'Administration de 25 membres d'autorités publiques régionales, cette association de droit luxembourgeois entend poursuivre la coopération culturelle en Grande Région, mettre en réseau les acteurs concernés, promouvoir les actions existantes, et entretenir le dialogue avec les citoyens (Site de la Grande Région, 2015). Pour ce faire, le webmagazine participatif Grrrrr.eu adressé aux jeunes et la plateforme de partage d'informations Plurio.net ont été créés.

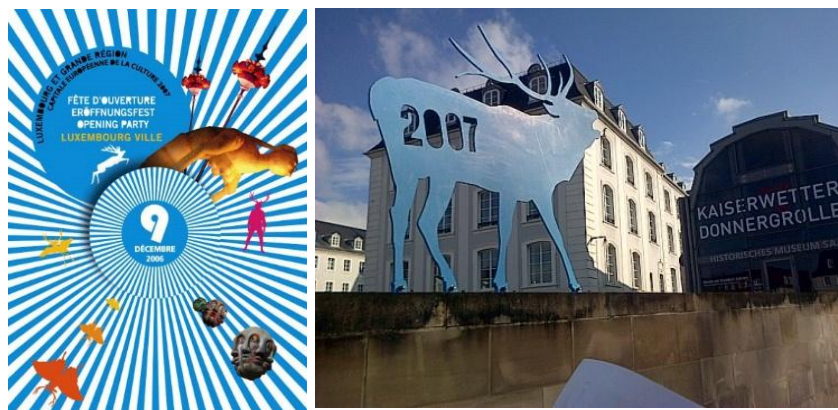


Figure 30. Couverture du programme de la fête d'ouverture de l'événement

Figure 31. Sarrebruck, Schloßplatz en 2015

Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007

Rassembler : le cerf est présent sur l'ensemble du territoire de la Grande Région et symbolise les points communs entre les différents pays ;

Rêver : la robe bleue du cerf est une invitation au rêve et à l'inattendu ;

Rayonner : avec son aspect étonnant, le cerf bleu entend rayonner dans l'ensemble de la Grande Région et au-delà. Il est facilement reconnaissable. (Gouvernement du Grand-duché du Luxembourg, 2014)

D'autres initiatives comme la coopération musicale ou l'association des musées de la Grande Région montrent la prépondérance des actions culturelles, touristiques et patrimoniales menées sur ce territoire. Si elles se limitent surtout à la mise en réseau et au partage d'informations, c'est bien la conséquence de la multiplicité des composantes de coopération qui ne peuvent supporter que ce type de projets, insuffisamment visibles pour crédibiliser la Grande Région comme un espace significatif.

2.2.3. Un territoire en quête de sens

Alors que les composantes officielles de la Grande Région que sont le Sommet des Exécutifs et ses instances consultatives existent depuis les origines de la coopération, une pluralité de coopérations internes est apparue ces dix dernières années et contribue à l'illisibilité de l'ensemble. La participation de certaines villes (Luxembourg, Metz et Thionville) à plusieurs réseaux ne facilite pas la compréhension de l'architecture institutionnelle de la Grande Région. De plus, ces villes localisées en archipel posent la question du devenir des espaces interstitiels.

Avec les moyens dont elles disposent, chacune de ces composantes tente de tirer les épingles du jeu pour s'imposer. Ce n'est pas chose aisée quand le voisin s'allie à un autre territoire ou se désintéresse subitement du partenariat jusqu'ici en place. C'est le cas du PED qui s'est essoufflé en voyant d'abord le Luxembourg se réorienter vers son projet à Belval, et fait désormais face à la concurrence du GECT Alzette-Belval créé en 2012 (SOHN, 2010).

Pourtant, l'émergence de ce dernier est longue. Des groupes de travail se sont formés, des dialogues sont en cours mais les mesures concrètes sont encore loin d'aboutir.

Le GECT SaarMoselle de deux ans plus jeune est en revanche entré dans sa phase opérationnelle. Seulement, malgré les travaux antérieurs de l'association *Zukunft SaarMoselle Avenir* et la mise en place de l'eurodistrict, les projets transfrontaliers sont peu connus et s'ils le sont, ne sont pas rapportés au GECT. Stefan Ochs habitant à Sarrebruck s'en rend particulièrement compte : « *On ne connaît pas*

les projets transfrontaliers ici. Si tu cherches sur internet, tu vois pourtant 8 personnes qui travaillent dessus. Les projets ne sont pas forts et manquent de visibilité. »

Il en est de même pour les activités des réseaux de villes pourtant très orientées communication et marketing urbain. Somme toute, aussi paradoxal que cela puisse paraître, quand une structure dans laquelle l'ensemble des acteurs de la Grande Région pourrait se réunir existe à l'image de la Maison de la Grande Région, ceux-ci s'en désintéressent. Face à ce manque d'investissement, la MGR soutient surtout aujourd'hui le gouvernement luxembourgeois et n'est pas visible dans l'espace public grand-régional (DEVAUX, 2010).

Drainée par le Luxembourg, la réalité économique de la Grande Région est indéniable. Alors que le franchissement de la frontière passe inaperçu, les frontaliers ne se sentent pas appartenir à la Grande Région, voir même ne connaissent pas son existence. Ils peuvent l'associer autant au Grand Est français qu'au Benelux (GREFFET, 2010). Ces confusions sur la définition de la Grande Région sont alimentées par les politiques qui cherchent encore à en donner les limites. Cette incapacité à lui conférer une identité géographique et symbolique transparaît même dans le logo matérialisé par une carte institutionnelle au sein de laquelle se trouve un carré « ouvert ». À ces limites floues s'ajoutent des discours simplifiés (KMEC, 2010) qui laissent entrevoir une Grande Région seulement construite par les politiques.

Elle est régulièrement remise en cause dans les médias et souffre de ce fait d'une image dévalorisée. Pour être pertinente, elle doit dépasser les difficultés métropolitaines qui l'incombent et qui ne peuvent pas être soutenues par la structure de coopération actuelle, inadaptée.



Figure 32. Titre d'un article du Jeudi du 14 janvier 2015

Figure 33. Extrait de l'article « La Grande Région joue sa survie » du Républicain Lorrain du 4 décembre 2014

Figure 34. Titre d'un article du Luxemburger Wort du 28 février 2015

Figure 35. Logo de la Grande Région

La Grande Région traîne avec elle les erreurs commises par le passé en matière de gouvernance. Si les politiques tentent de les cacher par des discours généralistes, ils sont bien conscients du retard à rattraper pour s'aligner sur le dynamisme du Rhin Supérieur.

Pour redorer l'image de la Grande Région et supporter les défis métropolitains, les autorités suivent les pas du Rhin Supérieur et se sont engagées la même année en 2010, dans la création d'une Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT).

Dans la poursuite de la recherche MetroLux menée entre 2007 et 2009, l'étude Metroborder soutenue par l'ORATE (Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen) a examiné entre 2009 et 2010 la Grande Région comme une RMPT en comparaison avec la région du Rhin Supérieur.

Il s'agissait d'une commande du 11^{ème} Sommet sous présidence luxembourgeoise avec trois objectifs majeurs au niveau de la Grande Région :

1. Renforcer la cohésion interne de la Grande Région ;
2. Développer le positionnement de la Grande Région en tant que modèle de coopération transfrontalière en Europe ;
3. Consolider son rayonnement et son attractivité socio-économique en Europe et au-delà (SOHN, 2010).

On devine assez bien que par définition, une structure polycentrique métropolitaine se définit comme un ensemble géographique composé de villes éparses de tailles moyennes et comparativement semblables, pouvant former ensemble l'équivalent d'un pôle métropolitain.

La volonté de créer une telle région nécessite de recentrer l'action sur des espaces non seulement fonctionnellement connectés, mais aussi sur des espaces partageant des problématiques liées à un passé commun.

Longtemps mise à l'écart car trop complexe à aborder dans un espace transfrontalier composé de villes dispersées, la question métropolitaine (re)surgit face aux problèmes de congestion routière, d'environnement, et au besoin de logements.

Les acteurs semblent détenir la clé pour apporter la reconnaissance tant espérée à la Grande Région.

Pourtant, vraisemblablement peu de choses ont évolué aujourd'hui si l'on compare les travaux réalisés avec ceux du Rhin Supérieur. Le passage à l'opération presse et les problèmes générés par la croissance des flux en Grande Région ne peuvent plus rester en suspens.

C'est toute l'ambivalence des frontières entre pays, qui créent à la fois des relations fonctionnelles fortes (mobilité et emploi) et des relations intergouvernementales faibles (CRENN, DESHAYES, 2010). Le chercheur Éric Aubertin qualifie ce paradoxe d'« effet-frontière ». Sur notre territoire, cet effet se fait particulièrement ressentir entre une capitale d'État qui polarise les espaces périphériques et les emplois, et des pays voisins relégués au rôle de cités dortoirs. De toute évidence, cette asymétrie est à nuancer puisque la frontière n'est pas seulement une barrière mais une opportunité. La présence d'interfaces transfrontalières est d'ailleurs à l'origine de la coopération dans l'ensemble grand-régional et justifie la construction de la RMPT de demain.

Afin de déterminer les besoins de la Grande Région, il convient d'examiner plus en détails ses tenants et aboutissants pour rendre compte de la capacité supposée de l'IBA à impulser la RMPT.

2.3. De l'héritage au projet commun

Comme pour la plupart des espaces transfrontaliers, le point d'ancrage à la coopération est d'ordre économique et la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier instaurée en 1951 en est le signe fort.

En effet, du développement industriel à la crise, les régions de ce territoire ont emprunté le même chemin jusqu'au virage pris par le Luxembourg dans la reconversion. Dès lors, le dynamisme économique de celui-ci est venu ébranler le destin que partageaient jusqu'ici les quatre pays.

Depuis, et au rythme de la croissance du Grand-duché, les déséquilibres territoriaux se creusent et la frontière joue plus que jamais son rôle d'interface.

2.3.1. Un dénominateur commun : le passé industriel

Puisqu'étroitement liées à la crise industrielle, la situation et les problématiques actuelles de la Grande Région ne peuvent se comprendre sans un état des lieux de la reconversion aujourd'hui.

Si l'on qualifie l'industrie sidérurgique et minière de « lourde », c'est non seulement pour l'envergure de ses installations, la transformation du paysage qui en résulte, mais aussi par le nombre de destins d'individus liés à elle (LORANG, LAMESCH, 2004). Née entre les années 1870 et 1914, elle s'est particulièrement développée après la Seconde Guerre mondiale avant de faire face à la concurrence internationale et de connaître la crise dès les années 1970 d'abord dans les mines de fer et finalement dans les usines.

Hormis les vestiges industriels, restent de cette période glorieuse un goût amer et souvent, une pointe de regret dans les esprits. Pierre Nora parle ainsi du « lieu de mémoire » et le qualifie comme « *un objet matériel et concret, éventuellement géographiquement situé* » autant qu'un « *objet plus abstrait et intellectuellement construit* »¹⁸.

Comme la carte le montre, la Lorraine, le Luxembourg, la Sarre et la Wallonie se partageaient les bassins houillers et ferrières. Ainsi, les entreprises avaient pour habitude de fonctionner dans un contexte transfrontalier, et les Hommes, indépendamment de leur nationalité, étaient liés par l'industrie (THOMES, ENGELS, 2010).

Malgré l'existence de relations socioéconomiques étroites entre les pays, les réactions face à la désindustrialisation furent très diverses, en particulier pour la France. Désireuse de tourner la page, cette dernière a opté pour la destruction précipitée de ses sites industriels :

« *Les technocrates et élus, avec la bénédiction de la DATAR, ont entrepris de faire disparaître rapidement [les usines abandonnées] au risque d'effacer jusqu'au souvenir de la civilisation industrielle, alors même qu'aucune société ne peut construire un avenir viable en faisant table rase du passé*¹⁹ ». Dans le paysage lorrain, seuls quelques ateliers, bâtiments de direction, matériel roulant (rails), galeries ou murs de soutènements subsistent des premières usines ayant fermé. Par endroits, nul reste d'aciéries ou hauts fourneaux laisse supposer la présence d'industries quelques années plus tôt. Seules les cités ouvrières demeurent. Plus que le logis du travailleur, elles véhiculent ce que représentait le vivre ensemble à l'époque sous l'œil attentif du patronat.

Si quelques bâtiments ont été sauvés en France, ils sont le plus souvent entourés d'un aménagement ignorant le passé, un lotissement, un espace de loisirs ou une zone commerciale dépourvue d'âme. Impossible de ne pas évoquer le centre d'activités et de loisirs à Amnéville, regroupant à la fois un zoo, des thermes et des équipements sportifs sur terres polluées (FAGNONI, 2004).

Plus tard, ouvriers, historiens militants, architectes et photographes, ont pris conscience de l'intérêt de conserver ces « legs » industriels et leur qualité esthétique, témoins du savoir-faire de l'Homme et du bouleversement de la société. Pour évoquer ce changement de position en France, Jean-Claude Daumas emprunte cette citation à Jean-Pierre Bebelon : « *Les vestiges industriels sont devenus "ce qu'avaient été pour les générations antérieures l'église, le site, le château"* »²⁰.

¹⁸ NORA Pierre (dir), 1997. *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, volume 1

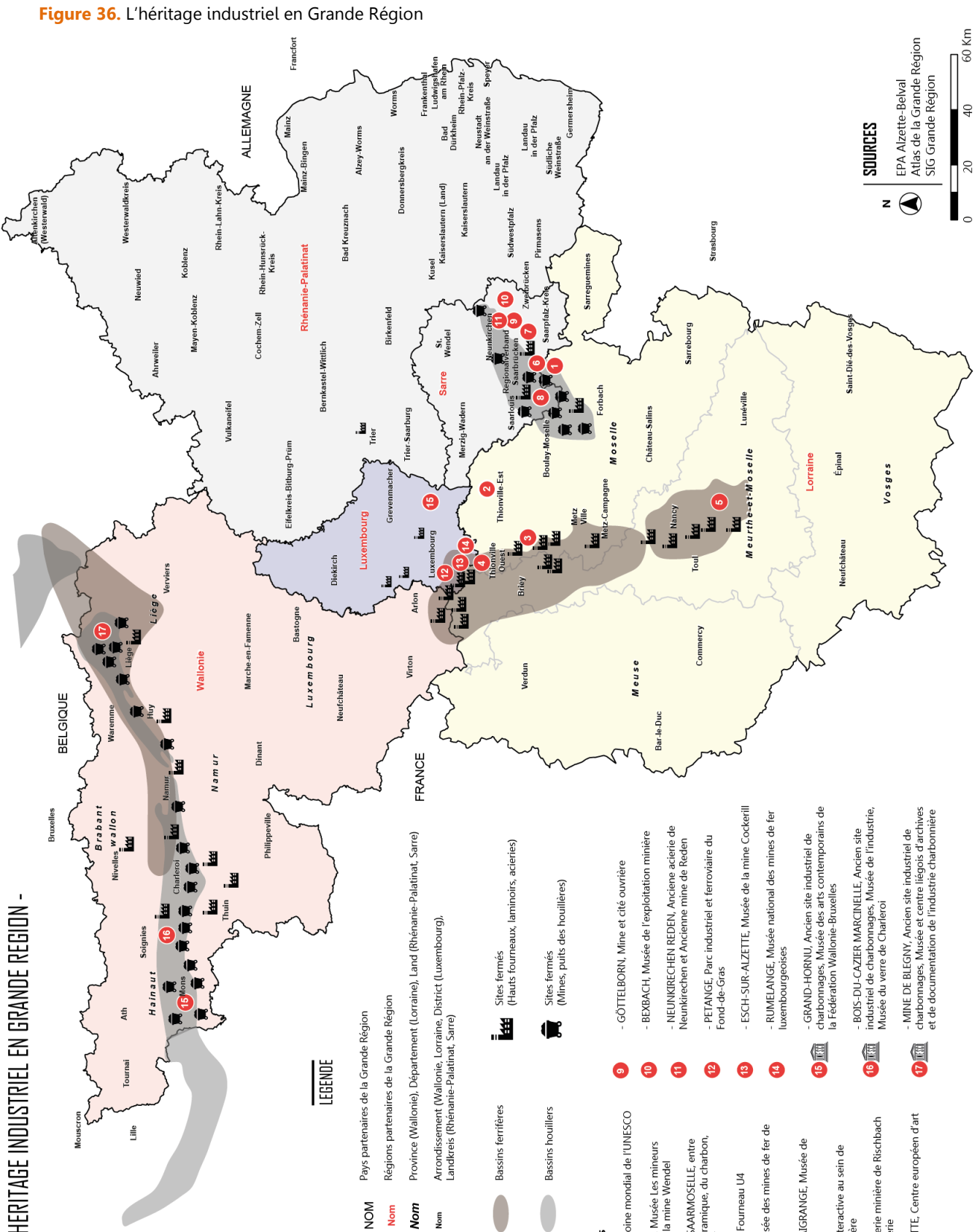
¹⁹ DAUMAS Jean-Claude, 2006. « L'usine, la mémoire et l'histoire », *La mémoire de l'industrie. De l'usine au patrimoine*, Presses universitaires de Franche-Comté, Les Cahiers de la MSH Ledoux, Besançon, p. 9

²⁰ BEBELON Jean-Pierre, 1994. *La notion de patrimoine*

- L'HERITAGE INDUSTRIEL EN GRANDE REGION -



- 48 -



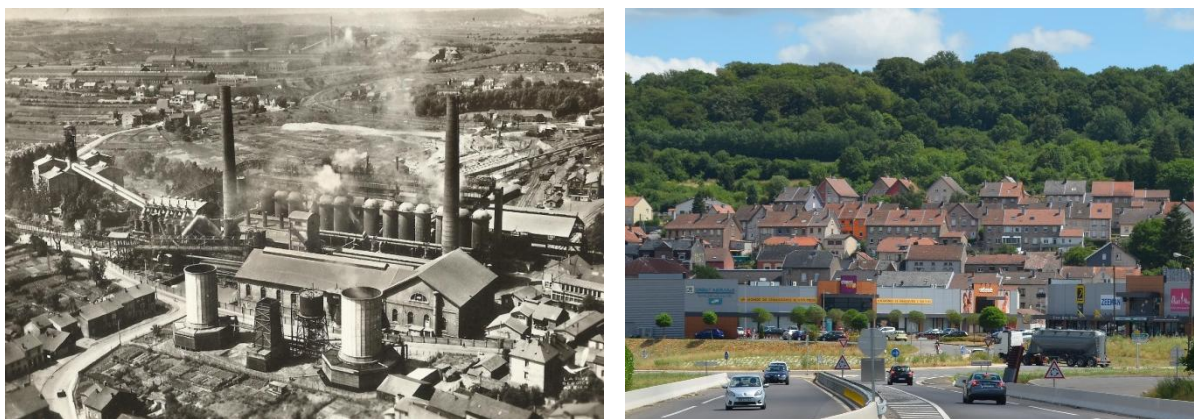


Figure 37. Usine d'Audun-le-Tiche de la Société Minière des Terres Rouges en 1961

Figure 38. Zone d'Activité Commerciale de l'Alzette en 2015 là où se tenait l'usine 50 ans plus tôt, Audun-le-Tiche

Partout en Grande Région, des associations de protection du patrimoine industriel se sont formées comme la Mémoire Culturelle et Industrielle en Lorraine (GANNAC, BARNABE, 2005) ou l'association Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles en Belgique pour ne citer qu'elles. Quant aux bâtiments les plus exemplaires et aux quelques friches rescapées en France, ils ont été transformés en centres d'exposition concurrençant les communes entre elles, chacune désirant conserver coûte que coûte les derniers témoins de l'industrie. La multiplication de ces musées soulève cependant une question capitale : celle de l'entretien et de la rentabilité de tels équipements sur le long terme. En Wallonie, la dimension artistique a été associée au musée, si bien que certains sites se sont vus récompensés le titre prestigieux de patrimoine mondial de l'UNESCO, leur garantissant ainsi une plus grande visibilité. En Lorraine et en Sarre, seuls les sites d'Uckange (Haut Fourneau U4) et de Völklingen Hütte ont reçu ce titre.

Difficile en effet de trouver une seconde vie à ces bâtiments, l'art étant une des voies les plus faciles pour réinterpréter des bâtiments à risques et pollués.



Figure 39. Le Festival Electro Magnetic dans le site de Völklinger Hütte en Sarre
Classé Patrimoine Culturel Mondial de l'UNESCO, ce site ne retrace pas seulement l'histoire de l'industrie mais accueille des expositions d'art (la « UrbanArt biennale »), des concerts et festivals.

Aussi, pour chaque pays, la mémoire industrielle a fait l'objet de nombreux travaux. Une dimension fictive gravite autour de ce passé raconté sous des formats multiples, abondant la littérature de recueils, poèmes et les expositions de témoignages et de photographies.

Pour pallier à ces reconversions non concertées, la Grande Région tente depuis peu de les mettre en réseau et d'accroître leur visibilité médiatique. Dans le cadre du projet de marketing touristique, un répertoire sur la culture industrielle a par exemple été publié. On y lit en introduction qu'« *Aucun facteur n'a été aussi déterminant que l'industrie pour façonner la physionomie et les hommes de notre Grande Région* »²¹. Un itinéraire régional transfrontalier consacré à l'industrie en Sarre-Lor-Lux a par ailleurs été créé par la « European Route of Industrial Heritage » (ERIH). L'image d'un passé industriel partagé entre les pays de la Grande Région est raconté dans les discours politiques comme dans les colloques historiques (KMEC, 2010). Ces propos sont aussi l'occasion d'évoquer les parcours d'immigrés venus chercher emploi et bienfaisance et liés par l'industrie. L'immigration massive est en effet une caractéristique commune aux quatre pays de la Grande Région et donne à voir encore à ce jour une organisation démographique atypique.

Cet effort de mise en réseau du patrimoine industriel ne résout pas les problèmes relatifs aux sites non reconvertis, qui offrent certes des opportunités foncières mais peinent à trouver un nouvel usage pour cause de pollution et de travaux onéreux.

De toute évidence, les territoires jadis industriels de la Grande Région sont aujourd'hui confrontés aux mêmes enjeux de reconversion. Les infrastructures encore existantes interrogent à la fois le rapport entre leur valeur de témoignage et le risque de perte de sens (DAUMAS, 2006). C'est moins le cas pour les sites ayant été détruits où la nature a repris le dessus, pour lesquels le spectre des reconversions possibles est plus large. Pour les deux cas toutefois, le gigantisme des installations, la pollution, et la recherche de nouvelles fonctions restent des défis à relever.

Les friches, par les surfaces foncières qu'elles libèrent, deviennent propices à l'émergence d'un avenir plus prometteur qui se doit toutefois de respecter l'identité des lieux et la transmission de la mémoire industrielle.

Quand bien même, elles sont surtout localisées en milieu rural et périurbain et répondent difficilement au besoin de logements qu'éveille la croissance urbaine actuelle. Si elles ont des potentiels, elles entraînent des enjeux d'accessibilité et de mobilité, problématiques que connaît bien la Grande Région.

2.3.2. Les dynamiques asymétriques d'une région frontalière

La présence de frontières crée inévitablement des distorsions économiques, sociales et juridiques. Pour trouver des points de convergences à la construction de la RMPT et d'un projet concret, nous reviendrons sur les points de rupture, comme la répartition de la population, la densité et la mobilité.

Les études disponibles issues des travaux de l'Observatoire Interrégional de l'Emploi (OIE) offrent un certain nombre de données basiques mais harmonisées de la situation économique et démographique de la Grande Région (voir annexe n°7).

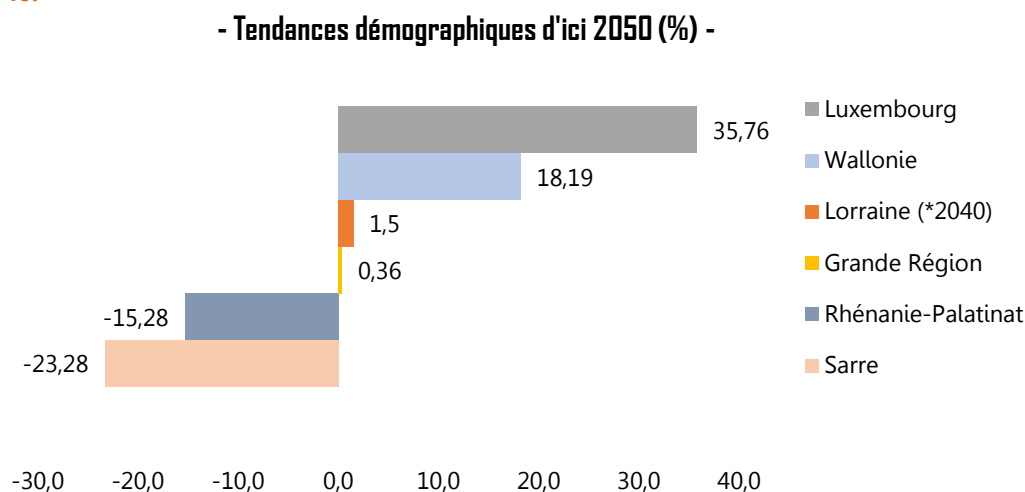
Toutes les informations suivantes ont été extraites du 7^{ème} rapport de 2010 de ces travaux²².

²¹ Professeur Meinrad Maria Grewenin, président de la European Route of Industrial Heritage (ERIH) et directeur général du centre Volklinger Hütte, 2015. *La Grande Région, culture industrielle*, Le magazine de la Grande Région

²² Septième rapport de l'Observatoire Interrégional du marché de l'Emploi pour le douzième Sommet des Exécutifs de la Grande Région, 2010. *Situation du marché de l'emploi dans la Grande Région*, 289 pages

En 2009, 11,4 millions d'habitants vivaient en Grande Région. La tendance démographique stagnant, ce chiffre a peu évolué depuis les années 1990. Cette tendance devrait se poursuivre et d'ici 2050, la croissance ne sera que de + 0,36 %. Cette moyenne ne rend toutefois pas compte des très grandes disparités entre les régions. Le diagramme est particulièrement parlant et montre bien que la stabilité démographique en Grande Région est d'abord portée par le Luxembourg, puis la Wallonie.

Figure 40.



© Marion Chevallier

Plusieurs phénomènes sont à évoquer. Le premier, assez généralisable, s'explique par le vieillissement de la population. D'ici 2030, il est vrai que la tranche d'âge des 60-79 ans sera de 30,9 % et 28,4 % respectivement en Sarre et Rhénanie-Palatinat (pour 18 % en 1990). Les chiffres sont plus modérés pour la Wallonie (passage de 17,5 à 22 %), le Luxembourg (15,9 à 20,1 %) et la Lorraine (14,5 à 23,4 %) (OIE, 2013-2014). Les faits sont plus marquants pour les régions allemandes et pour cause, le taux de natalité est beaucoup plus faible que le taux de mortalité avec respectivement 7 et 8 naissances moyennes pour 1000 habitants en Sarre et Rhénanie-Palatinat contre des chiffres aux environs de 11,5 naissances pour 1000 habitants au Luxembourg, en Lorraine et en Wallonie.

Ce n'est donc pas le solde naturel à l'origine de la croissance démographique en Grande Région mais bien le solde migratoire. Il est le moteur de la croissance au Luxembourg : entre 2000 et 2007, la moyenne de l'excédent démographique est de 762 personnes pour 10 000 habitants. Le solde migratoire connaît aussi une légère reprise en Lorraine, bien qu'il reste le taux le plus bas des régions. De toute évidence, le Luxembourg attire et draine les territoires voisins. En Lorraine, Sarre et dans une moindre mesure en Rhénanie-Palatinat, les migrants se tournent vers le Luxembourg. Le cas de la Wallonie est particulier : si le sud de la région se tourne vers le Luxembourg, ce sont avant tout le nord et la proximité de Bruxelles qui attirent.

Figure 41. - Part de la population étrangère dans la population totale de chaque région (%) -



© Marion Chevallier

Source d'attractivité, la Grande Région est une terre d'immigration et son dynamisme économique en est la cause principale. À l'ère post-industrielle, les pays se tournent vers l'économie tertiaire. Entre 2000 et 2008, les emplois dans le secteur des services ont augmenté de 10,7 % tandis que 8,5 % des emplois industriels ont été perdus. Le constat est virulent au Luxembourg avec la création de + 37 % d'emplois tous secteurs confondus durant la même période sous la dominance de la finance et des services aux entreprises.

Par les législations et systèmes juridico-administratifs différents, la frontière crée des situations économiques particulières. Pour un étranger, alors qu'il est plus avantageux de travailler au Luxembourg, il est à l'inverse plus difficile de s'y loger. La frontière devient alors la cible quotidienne de flux de travailleurs frontaliers.

Dans le droit communautaire européen, les frontaliers sont définis comme les « *salariés et travailleurs indépendants qui exercent leur profession dans une Etat membre, en habitant dans un autre Etat membre dans lequel ils retournent chaque jour ou au moins une fois par semaine*²³ ».

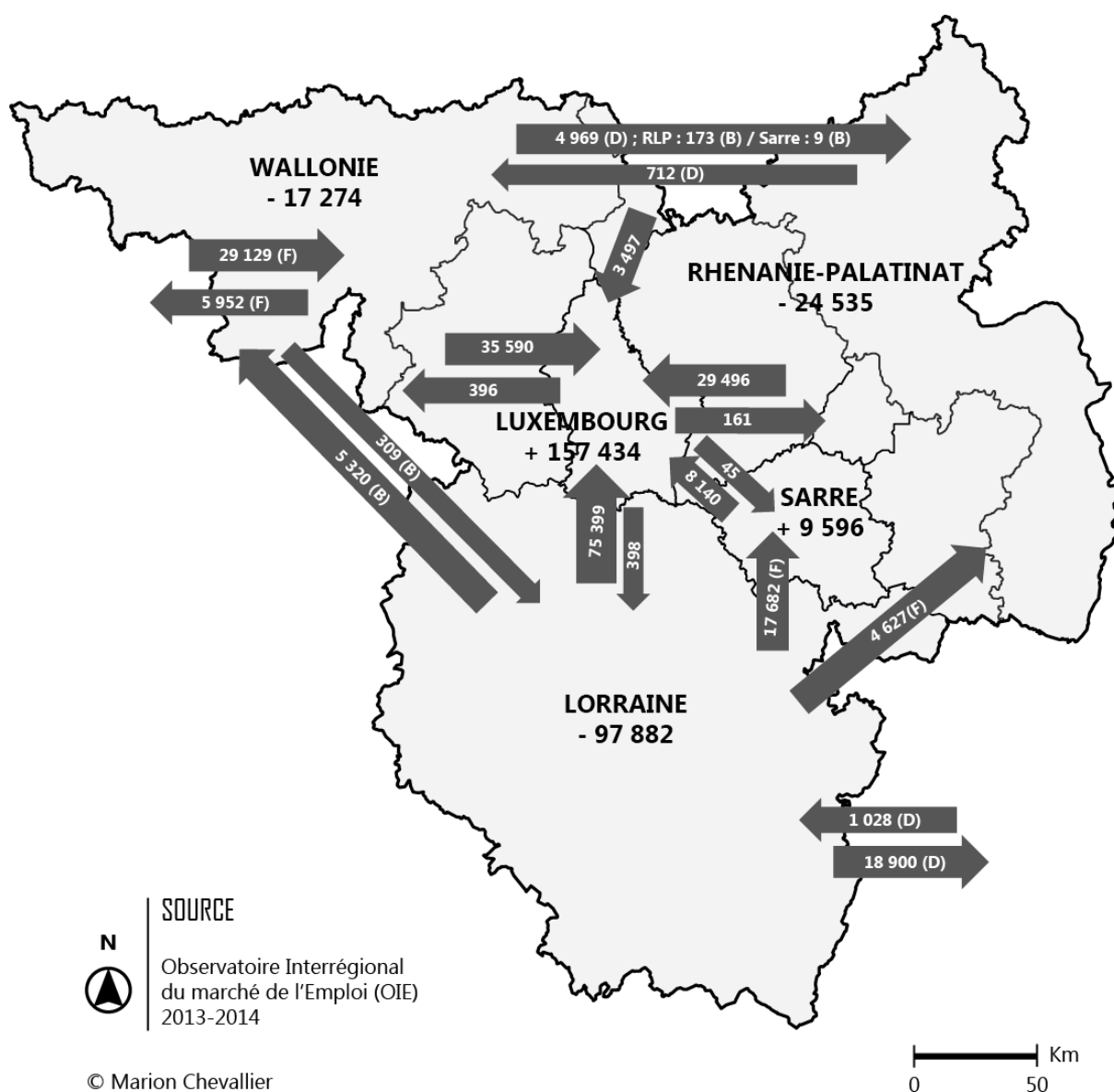
Au total en 2013, ce sont près de 213 400 travailleurs qui ont traversé la frontière quotidiennement. Malgré la crise, cette tendance demeure mais de façon plus ralentie (Neuvième rapport de l'OIE, 2014). Tel que l'identifie la carte, plus de la moitié des frontaliers sont originaires de Lorraine et presque $\frac{3}{4}$ d'entre eux travaillent au Luxembourg. Les autres flux de frontaliers allant au GDL viennent respectivement d'Allemagne pour un quart, et un autre quart de Belgique. La prédominance de l'Etat du Luxembourg est certaine. À lui seul, il polarise presque la totalité des frontaliers.

Par conséquent, l'organisation spatiale qui en résulte est caractéristique des régions transfrontalières. La population se concentre davantage autour des grandes régions économiques et le long des axes de transports. Quelques espaces sont soumis à de fortes pressions comme c'est le cas de la région de Trèves-Sarrebouurg, où presque la totalité des frontaliers sortant de Rhénanie-Palatinat vit à Trèves. Le phénomène est semblable dans le pays des Trois-Frontières entre le Luxembourg, la France et l'Allemagne, où entre 2000 et 2009, la population a augmenté de 15,4 %. À Thionville et dans ses environs, la dynamique est comparable.

²³ Septième rapport de l'Observatoire Interrégional du marché de l'Emploi pour le douzième Sommet des Exécutifs de la Grande Région, 2010. *Situation du marché de l'emploi dans la Grande Région*, 289 pages, p. 97

Figure 42.

- Les travailleurs frontaliers en Grande Région -

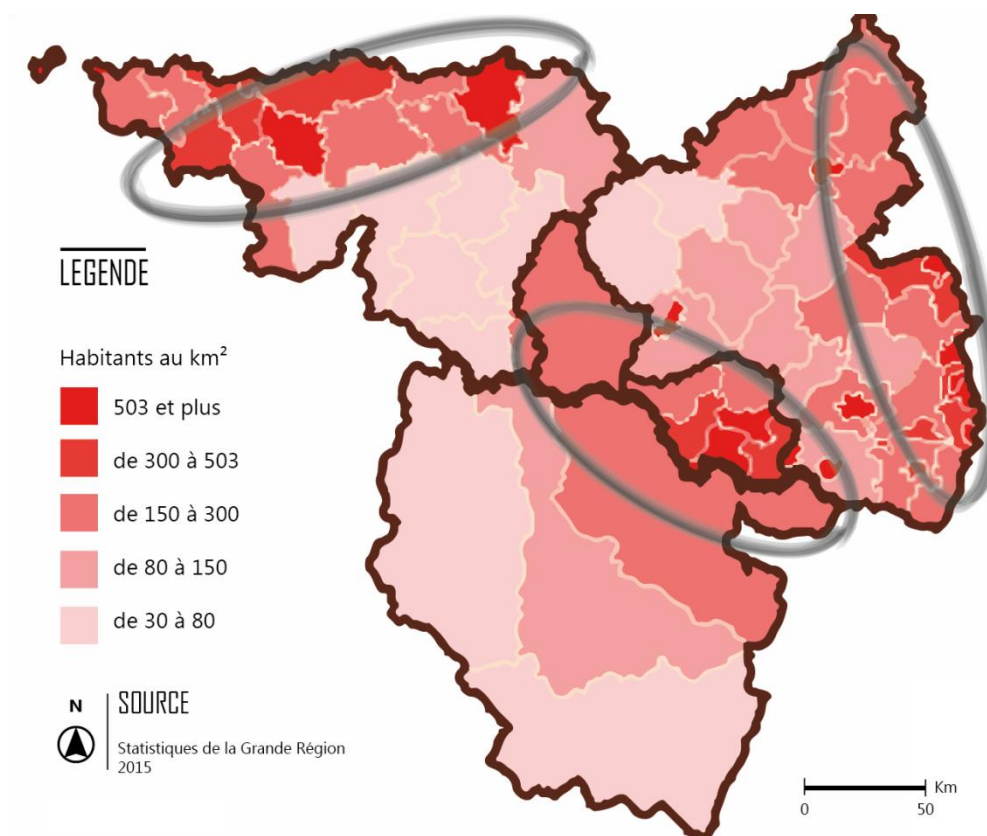


Il n'est donc pas étonnant de voir que la densité de population est particulièrement forte aux frontières Sarre-Lor-Lux. La Sarre semble être la région la plus densément dense. En ce qui concerne la Wallonie et la Rhénanie-Palatinat, les habitants sont concentrés au nord autour des agglomérations de Charleroi et Liège pour la première et sur la frange est pour la seconde faisant de ces deux régions les plus peuplées du territoire grand-régional.

La population est en fait majoritairement urbaine et s'agglomère dans les villes et centres urbains. Cette information est révélatrice des processus de périurbanisation, qui font pression sur l'environnement.

Figure 43.

- La répartition de la population en Grande Région -



Autour de ces espaces densément peuplés se trouve un paysage de caractère rural relativement bien préservé et mis en valeur (DESHAIES, 2011. *Atlas de la Grande Région*). L'empreinte agricole bien que forte, ne remet pas en cause l'attrait paysager et la volonté de le préserver. En effet, bien que de superficies variables, nombreux sont les parcs naturels en Grande Région (voir l'annexe n°6, Les parcs naturels de la Grande Région). Les législations les encadrant sont certes différentes, mais visent toutes à la préservation et la valorisation du patrimoine naturel. D'autres ambitions plus pédagogiques ont pour objectif de sensibiliser les populations aux problèmes environnementaux et au tourisme responsable (DESHAIES, 2011. *Atlas de la Grande Région*). Ces parcs se composent essentiellement de massifs forestiers, de grandes vallées et quelques fois de paysages urbains et agricoles. À leurs côtés, notons aussi la présence des paysages anthropiques formés par les friches industrielles généralement localisées en milieu périurbain où la nature reprend ses droits.



Figure 44. Parc naturel régional de Lorraine, village viticole de Lucey

Figure 45. Parc naturel de Sarre-Hunsrück, Moerschieder Burr

Figure 46. Parc naturel de la Haute Sûre Forêt d'Anlier, Grumelange, Wallonie

Figure 47. Parc naturel de Mullerthal, Luxembourg



Face à l'intensité des flux de travailleurs et à l'étalement urbain, ces paysages se fragilisent. L'accroissement des flux de mobilité ne devant pas se réduire, repenser leur gestion pour en limiter leur impact apparaît nécessaire.

Seuls 7 % des $\frac{3}{4}$ de frontaliers allant quotidiennement au Luxembourg ont recours aux transports publics (CESGR, 2014). Les tranches horaires pour lesquelles le trafic est saturé ne font que s'allonger. Les politiques ont depuis longtemps pris conscience de l'urgence de la situation qui se détériore et ont identifié des axes prioritaires à moderniser, telles que les liaisons métropolitaines de Luxembourg-ville à Trèves, Metz, Bruxelles et Liège.

Plusieurs documents identifient d'ailleurs ces priorités, comme la Stratégie globale pour une mobilité durable pour les frontaliers et les résidents publiée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) du GDL en avril 2012 ou encore le Plan Directeur Sectoriel « Transports » (PST) également publié par le MDDI en juin 2014.

Bien que régulièrement soulevés dans les discussions intergouvernementales, ces projets n'aboutissent jamais à des mesures concrètes. La mobilité reste le nerf de la guerre et l'incapacité des politiques à être proactifs est fréquemment évoquée par les journalistes.

Mobilité transfrontalière : toujours un casse-tête

115 000 travailleurs frontaliers d'ici à 2030. Il va bien falloir en trouver des solutions pour désaturer l'A31, calvaire des automobilistes. Entre le Luxembourg et la France, seuls prévalent l'échange et la réflexion.

Figure 48. Titre d'un article du Républicain Lorrain du 2 juin 2015, E.C

Cette immobilité est d'autant plus vraie que le PST luxembourgeois longtemps attendu, a fait l'objet de vives contestations et est de nouveau à l'étude aujourd'hui.

Les gouvernements peinent à se concerter, et les projets Interreg apparaissent bien au deçà des enjeux de mobilité. C'est le cas du projet de « Centrale de mobilité de la Grande Région » dit « Mobiregio » qui se caractérisait par un calculateur d'itinéraires en ligne et une charte graphique spécifique dans le cadre du programme 2007-2013. Ce projet avait pour objectif de faciliter les déplacements des usagers par une information claire et harmonisée sur les transports en commun disponibles. Il ne visait donc ni à la coordination des horaires ni au renforcement de l'offre de transports, mais a eu le mérite d'engager des dialogues entre communautés de transports et Autorités Organisatrices des Transports (AOT) (CPI, 2014). Aux côtés de ce projet est préconisé un certain nombre de projets d'infrastructures toujours en suspens, pourtant maintes fois étudiés et cartographiés comme dans la carte en annexe 8.

Figure 49. Des projets de mobilité en Grande Région

Projets en cours d'exécution	Plan Directeur Sectoriel « Transport » luxembourgeois	- Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg (projet 1.1 du PST).
	Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR)	- Route nationale B50 Wittlich-Rheinböllen en Rhénanie-Palatinat ; - Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves ; - Amélioration de l'offre en transports en commun entre la Sarre et le Luxembourg.
Projets à l'étude	Plan Directeur Sectoriel « Transport » luxembourgeois	- Mise à double voie du tronçon Rodange – frontière française à l'horizon 2030 (projet 2.7 du PST) ; - Suppression de ligne ferrée de la CFL 80 (Compagnie Ferrée Luxembourgeoise) Thionville – Bettembourg – Esch-sur-Alzette – Rodange – Longwy en juin 2016 et renforcement de la capacité de la ligne entre Bettembourg et Thionville ; - Voie de bus sur l'autoroute A4 entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette (projet 3.9) ; - Réseau de transports à haut niveau de service au sud du Luxembourg avec Esch-sur-Alzette comme bipôle d'échange (projet 3.8) ;
Recommandations	Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR) Conseil Parlementaire Interrégional (CPI)	- Poursuivre et intensifier le projet Mobiregio ; - Projet ferroviaire « Eurocaprail » entre Bruxelles-Luxembourg et Strasbourg ; - Ligne à Grande Vitesse (LGV) est européenne (Baudrecourt-Mannheim via Kaiserslautern et Sarrebruck) ; - Améliorer l'axe surchargé de l'A31 entre Luxembourg-ville et Nancy ; - Réaliser le tronçon manquant sur l'A1 entre Kelberg et Blankenheim pour relier la Grande Région à l'ouest de l'Allemagne ; - Améliorer les connexions entre les villes situées en Westphalie (Köln, Düsseldorf) et vers la Ruhr ; - Aménagement des écluses de la Moselle pour les doter de sas.

Sources :

Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR), 2013-2014. *Rapport final du 14ème Sommet de la Grande Région, groupe de travail 3 « transports et mobilité »*, pp. 80-107

Conseil Parlementaire Interrégional (CPI), 2014. *Résultats de la conférence sur la mobilité du CPI du 9 mai 2014*, 6 pages

Ministère du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg, juin 2014. *Plan Directeur Sectoriel « Transports »*, 155 pages

Schéma pour une Mobilité Durable Luxembourg-Lorraine (SMOT), 2009

Face à la croissance démographique et à la répartition de la population sur le territoire grand-régional, la mobilité s'inscrit comme une condition essentielle du développement. Les directives sont données pour la mise en place de projets d'envergure, qui ne parviennent toutefois pas à dépasser les plans. Dans ce contexte où les tendances actuelles se poursuivent, la réponse opérationnelle est plus qu'indispensable et laisse ressurgir le concept de RMPT.

2.3.3. Vers le concept de Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT)

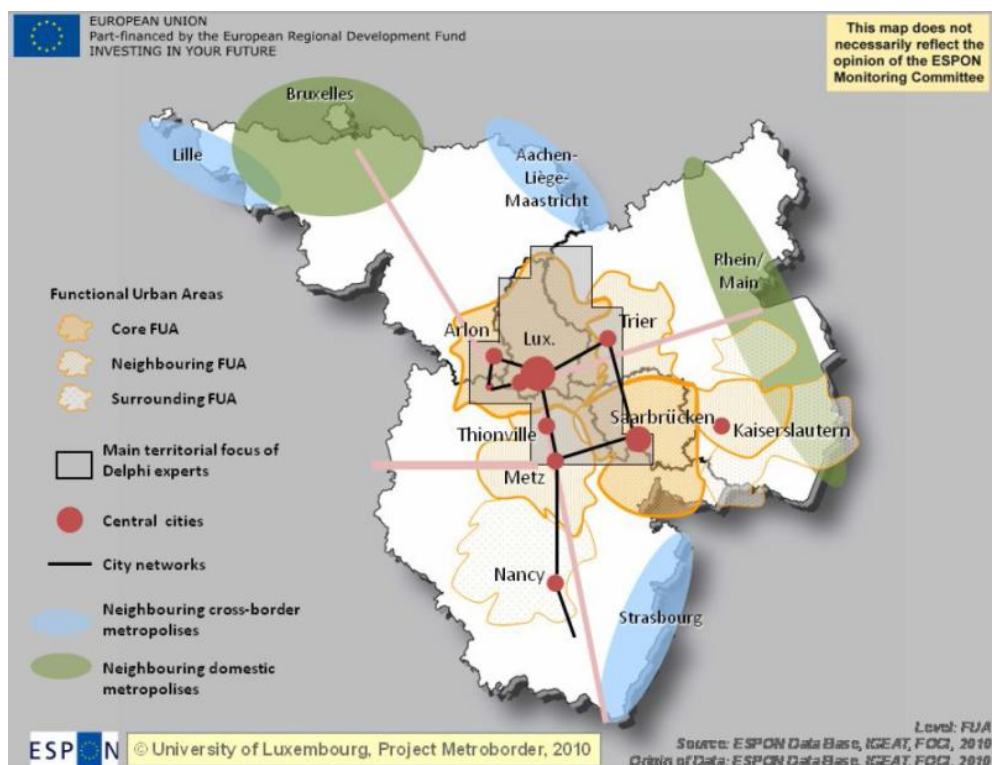
Les activités, les populations et les emplois se rassemblent de plus en plus dans les villes qui polarisent les territoires voisins et forment ainsi des régions métropolitaines.

Selon l'étude METROBORDER, la « qualité métropolitaine » concerne des territoires accessibles où se concentrent des flux économiques, des pouvoirs politiques, des infrastructures, des équipements et une forte capacité à innover. Dans les régions métropolitaines classiques, ces caractéristiques se localisent naturellement en un seul territoire contigu avec pour nœud central une ville d'importance régionale, nationale voir internationale.

Sur les territoires transfrontaliers du Rhin Supérieur et de la Grande Région, l'étude constate qu'il n'y a pas une métropole structurante mais une pluralité de « villes centrales » de tailles comparables intégrées à des aires fonctionnelles.

Dans un souci de gestion et d'équilibre territorial, ces grands territoires ont tous deux déclaré vouloir créer des Régions Métropolitaines Polycentriques Transfrontalières en décembre 2010. Ce concept postule que des villes bien que géographiquement éloignées, peuvent réunir ensemble la qualité des régions métropolitaines monocentriques. Pour Christophe Sohn, imaginer une telle région métropolitaine polycentrique est surtout le moyen pour les villes de s'insérer sur les circuits globalisés et se doter d'une dimension internationale (SOHN, 2010).

En ne prenant pas en compte les villes du nord de la Wallonie et de l'est de la Rhénanie-Palatinat dans sa cartographie, l'étude METROBORDER montre que la dynamique métropolitaine en Grande Région se localise en son centre avec pour pôles urbains les villes de Luxembourg, Sarrebruck, Trèves, Metz, Thionville, Arlon, Kaiserslautern et Nancy.



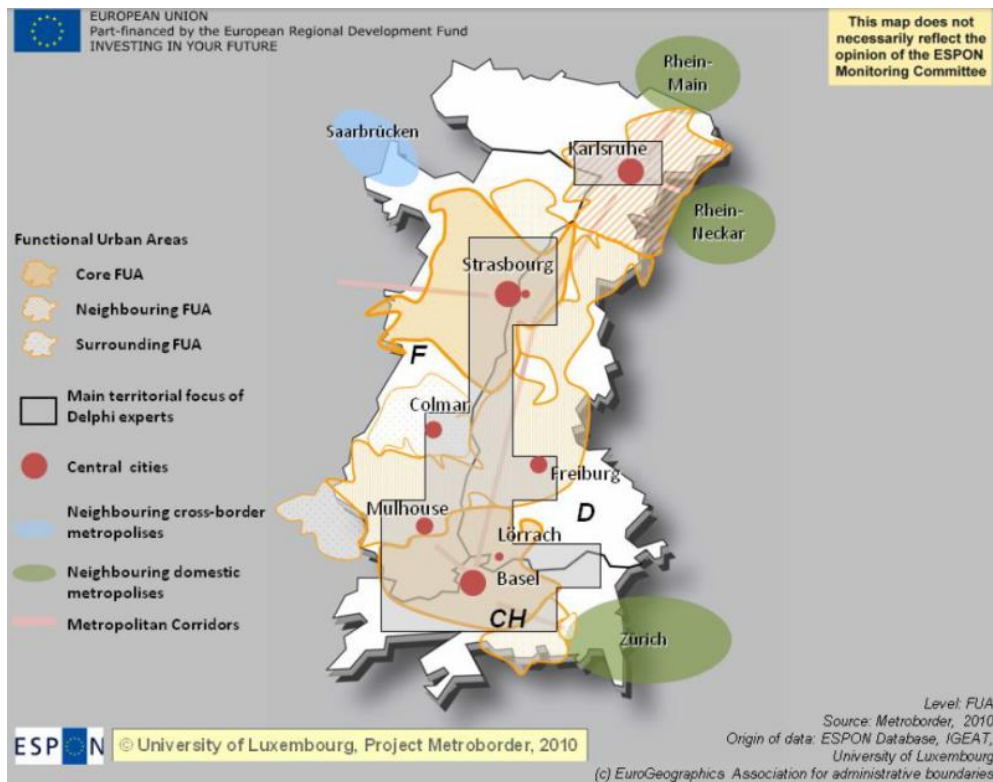


Figure 50. Cartes schématiques de synthèse des résultats METROBORDER, 2010

Elle mentionne toutefois que la dimension fonctionnelle entre ces villes est problématique dans la mesure où la réalité des relations entretenues n'existe qu'en termes de mobilité (ORATE, 2010).

À l'inverse, dans le Rhin Supérieur, le concept de RMPT est plus évident avec une polycentricité de villes davantage équilibré entre deux aires urbaines fonctionnelles autour d'agglomérations transfrontalières, Bâle et Strasbourg. Une stratégie divisée en 4 piliers (sciences, économie, société civile et politique) traduit d'ailleurs aujourd'hui ce concept de Région Métropolitaine Tri-nationale (RMT) et un réseau de villes a été créé pour le soutenir (www.rmtmo.eu, 2015).

De nouveau, on s'aperçoit de la situation plus complexe en Grande Région où plusieurs réseaux de villes préexistent sans aucun document stratégique complet encore publié à ce jour pour réorganiser la gouvernance.

L'étude METROBORDER s'interroge même sur les origines du concept en Grande Région pour lequel le cadre institutionnel existant a été privilégié, épargnant ainsi le jeu de pouvoirs qu'entraînerait le travail d'identification d'un nouveau périmètre (ORATE, 2010). L'emprise territoriale de la Grande Région dépasse pourtant l'emprise fonctionnelle des dynamiques transfrontalières et la RMPT ne fonctionnera qu'avec un cadre d'actions recentré sans les territoires non concernés par les problématiques de reconversion industrielle et les flux de travailleurs frontaliers comme la Meuse, les Vosges et le nord de la Wallonie (SOHN, 2010). À ce propos, l'étude remet en cause la possibilité d'un travail commun à de telles distances et dans de telles institutions et pose la question des projets locaux.

Alors qu'à chaque pilier sont identifiés des projets en Rhin Supérieur, la construction de la RMPT en Grande Région a pris du retard et relève seulement du discours.

L'étude METROBORDER a pourtant rappelé l'importance à donner aux projets concrets et visibles :

« L'implication de la société civile reste un défi. Cette participation est aussi indispensable du point de vue politique, autant que démocratique. Parallèlement, la situation complexe et abstraite n'est pas facile à communiquer à un vaste public.²⁴ »

« La capitale européenne de la culture (2007) était un bon départ, mais dû à la structure du projet, sa visibilité était limitée dans le temps. [...]. Ainsi, la prochaine étape en vue d'un projet phare commun pourrait être l'organisation d'un concours entre différents bureaux de planification et d'architecture, consultants et universités.²⁵ »

Dans ces extraits, la vision est clairement donnée et ouverte à des projets d'envergure plus attractifs que ceux qui ont été menés jusqu'ici.

De tels projets prennent forme dans le Rhin Supérieur où la première IBA transfrontalière est à l'œuvre. La collaboration est en effet facilitée par un ensemble de villes transfrontalières qui crédibilisent le concept de RMPT.

En comparaison, la dimension métropolitaine avec laquelle la Grande Région souhaiterait trouver sa place est encore douteuse. Si la vision d'une RMPT n'a pas d'écho auprès des acteurs locaux et extérieurs, elle donne cependant un cadre aux projets d'avenir. Ces derniers ne doivent toutefois pas être envisagés comme au Rhin Supérieur mais s'attacher à d'autres échelles et à la dimension fonctionnelle de ce territoire grand-régional.

Et pour cause, les déséquilibres interrégionaux freinent l'émergence de cet espace transfrontalier. Face aux flux de travailleurs, aux tendances démographiques à venir et aux témoins matériels et immatériels de l'héritage industriel qui s'amenuisent, les régions ont depuis longtemps pris conscience de leurs responsabilités et doivent désormais agir.

Le développement de solutions adéquates ne sera effectif qu'à travers un projet concerté entre les institutions existantes.

Du fait de sa flexibilité, l'IBA semble offrir des possibilités pour recentrer l'action sur des projets à la fois locaux et visibles. Le premier chapitre a rendu compte des vertus de la méthode IBA sans pour autant cacher sa complexité.

Au regard des problématiques qui handicapent l'émergence de la Grande Région, la mise en œuvre d'une IBA apparaît pertinente. Il n'en reste pas moins que chacune de ces expositions façonne sa propre logique en adéquation avec le contexte de son territoire. Dans un espace transfrontalier, le montage d'une IBA semble difficile, mais déterminant pour garantir le succès du projet.

C'est ce que nous proposons d'observer dans un dernier chapitre.

²⁴ Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen, 2010. *Etude METROBORDER Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière, analyse ciblée et rapport final*, p. 71

²⁵ Ibid, p. 176

CHAPITRE III.

L'IBA, une méthode souple pour une région à créer ?



Piscine désaffectée sur le site des Terres Rouges, Luxembourg
© Marion Chevallier, 2014

Les rares projets menés ces 20 dernières années n'ont pas participé à la valorisation de la Grande Région toujours qualifiée de « coquille vide », ou de « terme abstrait »²⁶. Dans les recommandations données pour améliorer la coopération, deux scénarios se dégagent. Le premier envisage de redonner un cadre de gouvernance général à la coopération transfrontalière. Le second, plus ambitieux, propose la mise en place d'actions concrètes qui ne peuvent toutefois se faire sans un pilotage intergouvernemental cohérent. Le concept de RMPT ouvre les portes à un tel projet d'envergure comme l'IBA.

Une telle initiative permettrait de dépasser la vision de la RMPT pour passer à l'opération, et encouragerait la coopération par l'apprentissage du voisin. Il ne s'agirait pas de supprimer les barrières inhérentes à un espace transfrontalier qui en font aussi sa force, mais s'acclimater à un tel contexte.

Les conditions à la réalisation d'une IBA sont délicates, et elles le sont d'autant plus dans un espace transfrontalier où la structure de pilotage doit pouvoir s'adapter à la gouvernance multi-niveaux. Aussi, une stratégie, une programmation et des moyens humains et financiers suffisants doivent être définis au préalable.

²⁶ CEPS/INSTEAD, 2014. *Étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région*, 112 pages

3.1. Recentrer l'action et les thèmes pour un projet cohérent

À l'image de son appellation, la « Grande Région » se caractérise par une échelle trop large pour la mise en œuvre d'actions communes. Envisager un projet sur la totalité de son périmètre n'aurait pas de sens dans la mesure où les territoires ne partagent pas les mêmes priorités, et se composent en leur sein de régions aux intérêts multiples.

Promouvoir l'idée d'une Grande Région à l'échelle européenne ne s'oppose pas à la vision d'une action recentrée. Bien au contraire, les territoires sont plus à même de porter un projet commun s'ils partagent des réalités et des problématiques qui justifient l'union de leurs forces.

3.1.1. Des besoins au périmètre de projet

Comme nous l'avons montré dans le précédent chapitre, certains espaces composant la Grande Région semblent avoir des besoins convergents. Pour y répondre, des synergies peuvent être trouvées.

Avec la désindustrialisation, les réactions furent diverses et les orientations prises par chaque pays pour se redévelopper laissent aujourd'hui des enjeux de reconversion distincts et des traces plus ou moins visibles du passé industriel.

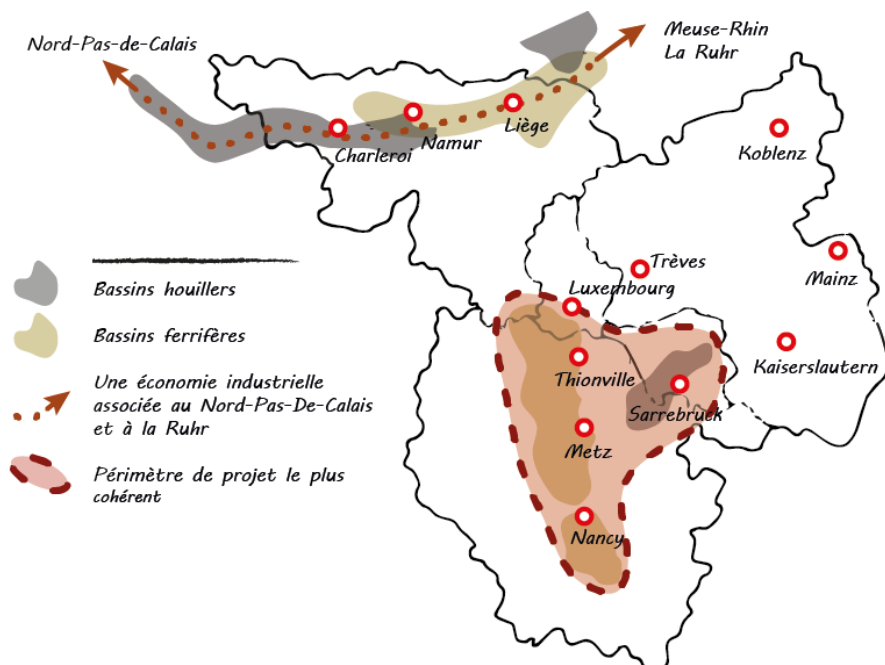
Alors que les friches industrielles de Lorraine présentent surtout un potentiel foncier et paysager, celles de Sarre, de Belgique et du Luxembourg sont riches de leur valeur architecturale.

Entre nature et milieu anthropique, la friche présente des opportunités pour renforcer l'armature urbaine tout en participant à la lutte contre l'étalement urbain. Elle propose également des perspectives visuelles et des paysages originaux entre carrières, terrils, ou fronts de taille. Depuis que la nature reprend ses droits, le patrimoine bâti ou ce qu'il en reste (murs de soutènement, viaduc, etc.) offre une qualité de paysage atypique à préserver.

La friche semble se prêter à tout. Pourtant, bien que l'activité ait cessé depuis des années, les dégradations sur l'environnement se maintiennent. Aux coûts de dépollution, s'ajoutent les coûts relatifs à la mise en sécurité des espaces, devenus le terrain d'incendies, dépotoirs, vandalismes et squats.

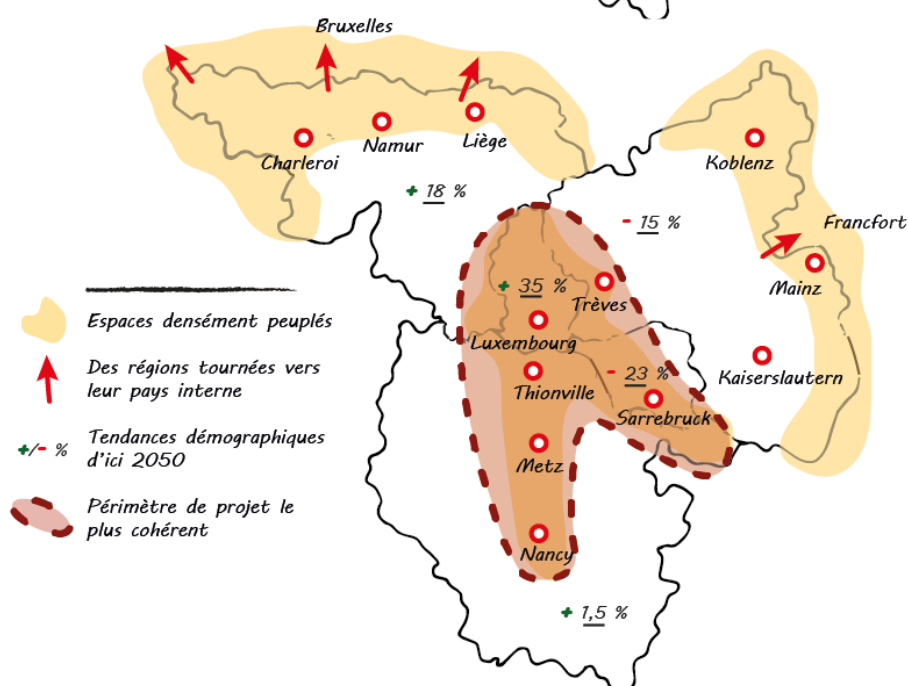
Aussi, si les industries hier étaient localisées à proximité des lieux de transports, la plupart d'entre eux sont démantelés aujourd'hui ou désuets. Ces espaces deviennent alors difficilement accessibles, en milieu rural en particulier. À proximité des usines, les cités ouvrières, équipements sportifs et culturels participaient à l'organisation d'une vie sociale en dehors des heures de travail. Ces équipements peinent à se maintenir ou ne répondent plus aux attentes de la population actuelle. Cette dernière est d'ailleurs moins sensible à la valeur culturelle de cette vie ouvrière et des destins d'immigrés.

Des initiatives se maintiennent toutefois et continuent de forger l'identité de ces territoires, comme le festival du film italien de Villerupt. La mémoire industrielle plaide pour une conservation, comme les friches plaident pour une réinsertion.



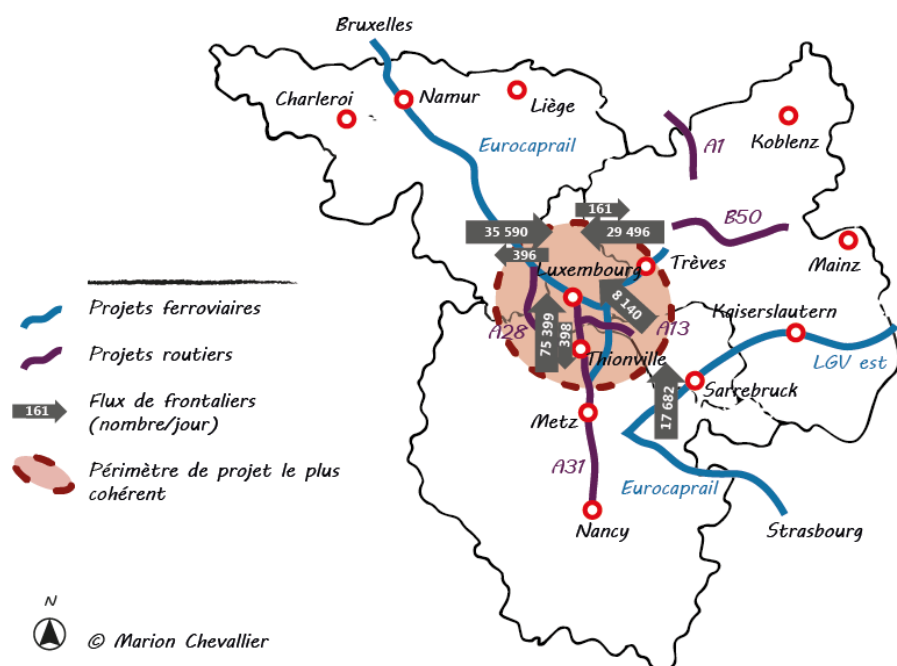
- L'héritage industriel et les enjeux de reconversion -

- ✗ Des terres et cours d'eau pollués
- ✗ Des friches industrielles non sécurisées et un potentiel foncier
- ✗ Des coûts de reconversion onéreux
- ✗ Des difficultés à trouver de nouvelles affectations
- ✗ Des espaces généralement peu accessibles, localisés en périphérie des centres urbains
- ✗ Une mémoire et culture industrielle à préserver
- ✗ Un passé industriel wallon lié à des régions n'appartenant pas à la Grande Région (Nord-Pas-de-Calais et Rhénanie du Nord-Westphalie avec la Ruhr)



- Les tendances démographiques et la répartition de la population -

- ✗ Des projections démographiques très inégales entre régions
- ✗ Une population vieillissante
- ✗ Des densités de population fortes aux portes des frontières et dans les agglomérations
- ✗ Un besoin de logements aux portes des frontières
- ✗ Un territoire d'immigration lié à l'attractivité du Luxembourg



- Les enjeux liés à la mobilité -

- ✗ 3/4 des frontaliers vers le Luxembourg
- ✗ Des infrastructures et réseaux de transports saturés
- ✗ Des temps de transports élevés pour les frontaliers (au moins une heure)
- ✗ Des projets définis mais non réalisés
- ✗ Un paysage et un environnement sous pression



© Marion Chevallier



Figure 52. Affiche de la 37^{ème} édition du Festival du film italien de Villerupt avec pour thème, la famille. Dessin de Baru

observée (Portail cartographique de l'atlas de la Grande Région). Aujourd'hui, ces territoires envisagent ensemble leur reconversion. Des projets sont menés comme c'est le cas de l'Itinéraire de la culture industrielle entre la région nordique française et la Wallonie. La « European Route of Industrial Heritage » a aussi identifié un parcours dans l'espace Meuse-Rhin au carrefour de ces deux fleuves et des trois pays que sont la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne. Cet itinéraire se poursuit vers le célèbre bassin houiller de la Ruhr.

Par son unité historique, l'espace le plus cohérent pour un projet transfrontalier lié aux enjeux de reconversion envelopperait le bassin houiller sarro-mosellan et le bassin ferrifère franco-luxembourgeois et belge.

Si la Grande Région est globalement attractive, ce constat n'est pas généralisable à toutes les régions qui la composent. Comme nous l'avons montré dans le chapitre 2, les inégalités vont se creuser d'ici 2050 vis-à-vis des projections démographiques. Les länder allemands vont perdre en moyenne 20% de leur population alors que le Luxembourg et la Wallonie doivent s'attendre à une forte croissance.

Pourtant, la tendance est au vieillissement de la population pour toutes les régions.

La croissance démographique est de ce fait largement portée par les migrations. Ce phénomène est le résultat de la puissance économique du Luxembourg qui participe à la stabilité de la population en Lorraine. En effet, la population se concentre majoritairement dans les agglomérations et aux portes des frontières. Les villes du Sillon Lorrain, du Luxembourg, Arlon, Trèves et Sarrebruck sont particulièrement touchées et entraînent avec elles la hausse des prix des loyers. Toutefois, ces conurbations sont entourées d'une large ceinture verte de régions plutôt rurales, de faible densité.

Sur la frange nord de la Wallonie, la présence des villes de Charleroi, Namur et Liège explique ces fortes densités. La capitale belge toute proche est l'autre raison de ce pouvoir attractif. L'explication est semblable en Rhénanie-Palatinat, à proximité de Francfort.

La réponse à la demande de logements en Rhénanie-Palatinat et dans le nord de la Wallonie ne pourra se faire qu'avec les territoires concernés, soit la Flandre et le land d'Hesse, à l'est de la Rhénanie-Palatinat.

Au sein de la Grande Région, les territoires morphologiquement continus qui partagent les conséquences de ces tendances démographiques ne sont autres que le Luxembourg, le sud de la Wallonie, la Sarre, la région de Trèves, la Moselle et Meurthe-et-Moselle en Lorraine.

Depuis une dizaine d'années, les flux frontaliers sont croissants et les jeunes ont tendance à travailler au Luxembourg aux conditions plus propices que celles de leur pays d'origine. Toutefois, le recours à l'automobile pour se déplacer reste le premier choix de ces travailleurs, saturant ainsi les axes routiers. Certains tronçons de l'autoroute A31 en Lorraine et de l'A3 au Luxembourg sont fréquentés par plus de 100 000 véhicules quotidiennement (HELFER, 2009. Atlas de la Grande Région). Il faut dire que les transports en commun, et en particulier les transports ferroviaires sont eux aussi encombrés, que ce soit entre Trèves et Luxembourg-ville ou Metz-Luxembourg. Les acteurs envisagent de porter les

transports en commun à 25 % dans le total des déplacements pendulaires d'ici la prochaine décennie (HELFER, 2009. Atlas de la Grande Région) mais ce chiffre ne peut pas être atteint sans l'amélioration de l'offre existante.

Dans la Grande Région, les problèmes quotidiens de mobilité se concentrent dans son centre et comme pour la démographie, la recherche de solutions pour répondre aux besoins du nord de la Wallonie et de l'est de la Rhénanie-Palatinat concerne des territoires hors espace grand-régional. La Grande Région cherche à développer son réseau dans ces territoires avec pour seul but le renforcement de sa desserte et son positionnement européen avec « Eurocaprail » notamment.

Ce n'est donc pas un hasard si la plupart des réseaux de villes se localisent dans le centre de la Grande Région. En effet, les territoires à l'origine de la coopération transfrontalière se regroupent dans cet espace et restent les plus impliqués à ce jour. Ce sont aussi ceux qui sollicitent le plus leurs pays voisins pour porter des réflexions et projets communs. D'après Monsieur Moretti, la Rhénanie-Palatinat et la Wallonie se tournent toutes deux vers leur pays interne.

Il semblerait aussi que la recherche d'interlocuteurs entre le sud de la Wallonie et la France soit difficile (CESPS, INSTEAD, 2014).

En outre, pour garantir une certaine proximité entre acteurs et maintenir une communication efficace, il est souhaitable que le périmètre d'actions ne soit pas trop vaste. L'IBA peut intervenir sur toute échelle à condition qu'elle soit cohérente avec les objectifs visés. En Sachsen-Anhalt, elle prenait place sur la totalité du Land mais seules les villes les plus en difficulté ont été sélectionnées pour les 10 ans du projet.

Ce témoignage et ces propos renforcent les conclusions des analyses précédentes qui encouragent la mise en place d'un projet dans le centre grand-régional là où se manifeste la plupart des besoins, entre la Sarre, le Luxembourg, et la Lorraine. Ce périmètre ne correspond pas pour autant au périmètre de gouvernance, souvent plus large et lié aux capitales administratives des régions, d'ailleurs dotées d'une grande autonomie dans notre contexte (État nation du Luxembourg et structures fédérées des länder).

Cette synthèse sur les besoins de la Grande Région est nécessaire pour prendre du recul et déterminer une stratégie objective.

3.1.2. De la stratégie...

Chaque IBA construit sa propre logique, sa « *propre démarche et ses propres thématiques* » en fonction des besoins du territoire comme le souligne Dirk Lohaus, chef de projet à l'IBA de Bâle. Autrement dit, cette stratégie d'intervention doit à la fois être capable de répondre aux enjeux du territoire et servir de modèle pour des territoires aux problématiques similaires.

Si les espaces qui partagent les mêmes difficultés dictent le périmètre d'action, la stratégie d'intervention doit pouvoir s'adapter aux particularités de chacun.

D'emblée, la valorisation du territoire transfrontalier ne saurait être une orientation suffisante. En effet, à regarder l'IBA de Bâle, il est difficile de la définir autrement que par son slogan « Au-delà des frontières, ensemble ». Outre le thème transfrontalier, aucun pilier ne vient fédérer les trois pays. L'IBA de Bâle serait seulement née d'un besoin de coopérer et d'une pratique quotidienne de l'ATB. Ce serait la raison pour laquelle aucune problématique transversale n'aurait été identifiée au départ. Les thèmes et familles de projets se sont créés à posteriori, une fois l'appel à projets passé.

Ce défaut d'identité serait l'une des causes de sa visibilité limitée. Ayant pourtant atteint la deuxième phase de son programme, nous avons pu constater que l'IBA de Bâle peine encore à être connue au-

delà de son périmètre. La stratégie de marketing serait donc discutable et rappelle l'importance du positionnement à adopter au préalable.

Une stratégie de marketing territorial efficace s'appuierait sur les spécificités et particularités d'un territoire. Pour l'expliquer, l'IBA Sachsen-Anhalt a emprunté les trois dimensions de l'identité urbaine du sociologue Ulf Matthiesen²⁷:

- La « confiance locale » soit la vision interne que les habitants ont de leur territoire ;
- La vision externe réelle que le territoire montre au reste du monde ;
- L'image que la ville véhicule à travers les médias et les conférences, soit la stratégie de création d'une image de marque.

L'histoire forge les identités et la réinterprétation d'éléments du passé participerait à la création d'une image de marque. La mise en réseau d'acteurs locaux et d'acteurs extérieurs favoriserait la construction d'une image respectueuse du contexte territorial par la confrontation de plusieurs points de vue. Ce serait l'un des éléments déterminants de l'IBA, qui veille à la création de synergies entre une diversité d'acteurs. L'attention portée à l'opinion et la participation des populations et associations locales « conforterait la légitimité des actions d'une part, et les ancrerait dans une réalité tangible de la société d'autre part²⁸ ».



Figure 53. Bande dessinée de l'IBA Sachsen-Anhalt

L'IBA Sachsen-Anhalt a fait appel à des artistes pour publier des bandes dessinées de quelques pages. Celles-ci content la démarche IBA et décrivent le rétrécissement des villes.

²⁷ Ministry of regional development and transport of the State of Saxony-Anhalt, 2010. *International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt 2010 – Less if future 19 cities-19 themes*, Edition Jovis, 852 pages, pp. 109-106

²⁸ CEPS/INSTEAD, 2014. *Etude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région*, 112 pages, p. 54



Figure 54. Identifier les dents creuses et interroger leur avenir

À Lutherstadt Eisleben, l'IBA Sachsen-Anhalt a participé à la création d'un sentier historique entre le lieu de naissance de Luther et son dernier lieu de résidence. Ce sentier est l'occasion pour les habitants de redécouvrir le centre historique, de se rendre compte du potentiel des bâtiments abandonnés et d'éveiller des possibilités de reconversion pour lutter contre le rétrécissement de la ville. Des activités ludiques, une journée annuelle consacrée à la vie de Luther et un musée sont mis en place grâce au comité réunissant des représentants de la ville, des experts du patrimoine, des urbanistes et des propriétaires (IBA Sachsen-Anhalt, 2010).

Dans l'histoire de ce territoire grand-régional, le point commun aux régions est d'ordre économique. L'industrie a marqué autant l'espace que les populations ayant grandi dans cet environnement. Bien que la mémoire industrielle s'efface progressivement avec les nouvelles générations, le devoir de patrimonialisation reste. Le passé industriel ne peut toutefois pas être à lui seul le socle de la construction d'un projet commun. Pour surpasser la simple patrimonialisation, l'héritage industriel et les enjeux de reconversion doivent être drainés et drainer d'autres thèmes.

Le changement démographique, s'il crée des besoins, offre surtout une occasion aux territoires de se moderniser par la création de logements et d'équipements de santé de qualité, et d'expérimenter des nouveaux modes d'habiter.

La reconversion industrielle constitue toutefois le fil rouge pour lier des éléments du passé et du présent et créer un récit transfrontalier.

Dans cette stratégie, le rôle de la communication est crucial. En territoire transfrontalier, du fait de l'absence de proximité entre les acteurs, la communication doit pouvoir participer à l'ouverture et la transparence. Hormis la création de plateformes favorables aux rencontres, les événements et les outils de communication forment le support d'une vision grand-régionale. La toponymie des lieux ne doit pas faire l'objet d'interprétations trop ambitieuses et être compréhensible de tout public : « des terres rouges et noires aux terres renaturées » ?

Les ressources existantes constituent de bonnes bases pour venir en appui à l'IBA notamment la Maison de la Grande Région ou les réseaux de villes, qui au-delà de leur impact limité, sont structurés pour communiquer de façon large.

Quant aux projets, il est préférable d'en retenir moins pour développer de façon approfondie ceux au fort potentiel. En effet, l'IBA Hambourg a profité des moyens conséquents à sa disposition pour mener d'innombrables projets ne permettant pas aux projets les moins ambitieux de s'imposer. Cette sensation d'un « catalogue » de projets labellisés a affecté la vision d'ensemble. Seule l'addition de projets ciblés pourra concourir à la dynamique transfrontalière.

De plus, l'IBA de Bâle a prouvé l'efficacité de la création de groupes de projets pour la transparence du processus. Les projets issus d'une démarche collaborative gagnent en valeur et donnent à voir un tout cohérent.

Pour garantir la transparence et la visibilité de l'IBA, mieux vaut donc sélectionner les thèmes prioritaires et les préciser lors de l'appel à projets, par la création de relations bilatérales entre porteurs de projets comparables.

3.1.3. ... aux thèmes de développement.

De cette stratégie, découlent un certain nombre de thèmes. Ils sont fonction des dynamiques passées, des caractéristiques actuelles du territoire, et des évolutions en cours. Comme nous l'avons précédemment mentionné, fixer un cap avec pour levier l'héritage industriel et les enjeux de reconversion ne suffit pas. Les acteurs sont tenus de définir des thèmes prioritaires, en capacité de donner sens à ce territoire transfrontalier et ouverts à l'expérimentation de solutions innovantes. Ils seront pertinents s'ils s'attachent aux besoins du territoire et aux ressources existantes à révéler.

Parler de l'industrie sidérurgique et minière aujourd'hui revient à s'interroger sur la mémoire et la culture industrielle. Ces thématiques constituent en effet une entrée intéressante pour construire un territoire transfrontalier et y faire naître un sentiment d'appartenance. C'était l'objectif de la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007, et si les problèmes de fonctionnement remettent en cause l'efficacité de l'événement, des projets ont été menés en la matière. D'après le rapport final, les acteurs du monde culturel ont salué cette initiative grand-régionale, et continuent de coopérer dans l'« Espace culturel de la Grande Région », « Grrrrr », et « Plurio ». L'enjeu est bien de raviver le passé de façon créative, en accord avec la société de consommation actuelle et les attentes locales.

Les projets en cours de labellisation par l'IBA de Bâle sur le site DMC à Mulhouse apparaissent comme des références intéressantes.

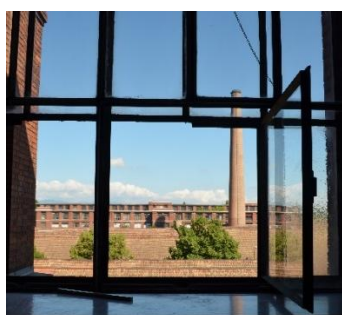
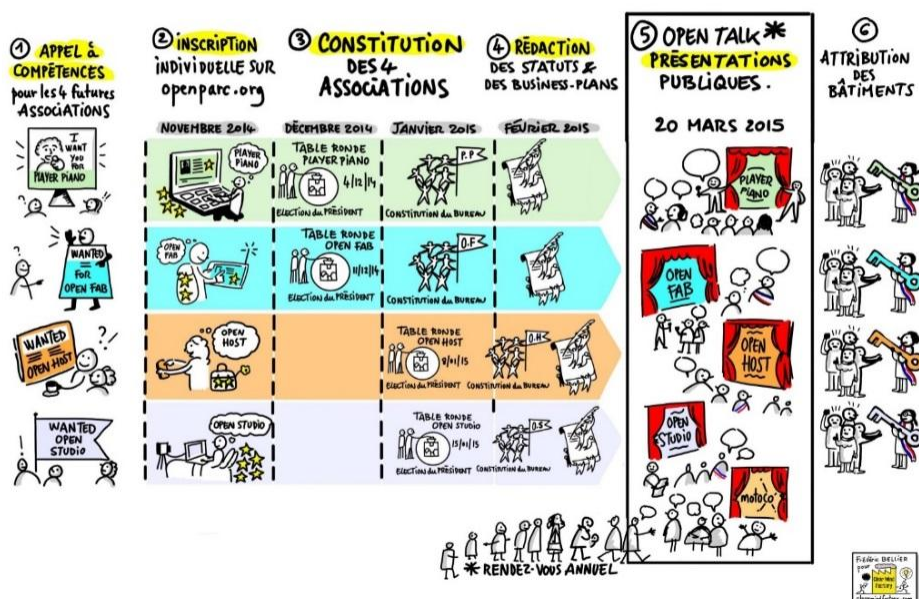


Figure 55. Réhabilitation du quartier DMC de Mulhouse, IBA de Bâle

En 2008, la Société d'Équipement de la Région mulhousienne a racheté pour le compte de la Communauté d'agglomération 10 hectares de la friche de l'usine DMC pour en faire un nouveau quartier métropolitain aux fonctions mixtes. Des logements, bureaux, parcs urbains, et commerces sont prévus avec le soutien de l'IBA.

Figure 56. Le processus de création d'Open Parc, la vision élargie de l'association MOTOCO à Mulhouse, IBA de Bâle

OPEN PARC : LA CRÉATION d'un LABORATOIRE SOCIÉTAL



Au-delà de la réhabilitation, la ville de Mulhouse cherchait à valoriser ce nouveau quartier par des activités créatives faisant de ce projet un lieu de travail collaboratif.

Avec le soutien de l'IBA, l'association MOTOCO a été créée pour faire de ce lieu un espace d'expérimentation de plusieurs modes de travail : production numérique, médias, prototypes associant technologies digitales et artisanales, restauration, et création de partenariats avec les écoles, les entreprises désireuses de promouvoir de nouvelles formes de management et d'autres associations. MOTOCO loue un des bâtiments de la friche à la ville en cours de réhabilitation, et les associations et artistes considérés comme des « membres utilisateurs » s'y sont installés pour la modique somme de 1,50€ du m² de façon permanente.

D'après Barbara Zegarac, salariée de l'association Motoco, l'IBA assiste Motoco et l'aide dans son site internet, en comptabilité et communication. Elle lui apporte surtout de la visibilité par le partage de son réseau. MOTOCO est aujourd'hui connue des acteurs locaux et l'IBA l'associe à d'autres projets annexes situés aux alentours du site DMC.

Par ailleurs, les différences linguistiques sont encore des barrières à la coopération aujourd'hui. L'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région fait état de l'importance de l'apprentissage des langues et de la nécessité d'instaurer une continuité dans la pratique.

Plus que la rénovation, l'héritage industriel est un point d'accroche au renforcement de l'image et de l'identité culturelle de ce territoire. Il se prête particulièrement bien à la mise en place d'événements pouvant accueillir un public transfrontalier. La Grande Région est riche d'initiatives peu connues pouvant être renforcées avec l'aide d'une IBA et mettre en valeur les vestiges du patrimoine industriel. Le festival transfrontalier du Chat Noir dans l'espace Schengen ou le Printemps poétique transfrontalier sont quelques exemples de ces éditions annuelles qui gagnent à être connues.

Les pages précédentes et les études conduites ont aussi fait état des problématiques de mobilité. Ce thème est donc de première importance pour le développement de la Grande Région, qui ne pourra se faire sans une pratique quotidienne de l'espace transfrontalier.

Pour améliorer l'offre actuelle, l'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région a identifié un certain nombre de priorités. En premier lieu, l'étude attire l'attention sur le renforcement de l'accessibilité entre les centres urbains par des liaisons plus directes, des lignes de bus sans arrêts intermédiaires et entre les gares pouvant accueillir des TGV. L'étude s'oriente vers les transports en commun et moins vers l'élargissement des autoroutes, peu compatibles avec le développement durable, coûteuses mais toutefois nécessaires. Le compromis serait la mise en place d'une troisième voie réservée aux transports en commun et au covoiturage et l'identification des portions d'autoroutes régulièrement encombrées à élargir.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'étude prône l'amélioration des cadencements, de la capacité et de l'offre de rabattement (le covoiturage et les stationnements Park and Ride) et la connexion aux grands réseaux de transports européens.

Le Comité Économique et Social de la Grande Région quant à lui, propose une tarification transfrontalière des transports publics de porte à porte et pourquoi pas l'introduction d'un « job-ticket » ou d'une « carte de mobilité de la Grande Région » permettant d'utiliser plusieurs moyens de transports (train, bus, tram, vélo).

Il s'agit finalement de renforcer l'accessibilité entre les centres urbains, la proximité avec les pôles intermodaux, la fluidité du trafic en concordance avec les enjeux du développement durable.

Les gares actives de l'IBA de Bâle constituent des références particulièrement intéressantes. Avec pour objectif de renforcer l'offre multimodale et favoriser l'intégration urbaine des gares, ce groupe de projets travaille actuellement sur le renforcement intermodal et le développement de projets urbains de trois gares. Parmi elles, la gare de Lörrach deviendra une plateforme entre trains, bus, vélos et

automobiles. Des emplacements pour vélos et un système de prêts de vélos classiques et électriques sont d'ores et déjà en place. Une offre d'auto-partage est également prévue.

Sur ce territoire grand-régional, les projets de ce type sont nombreux mais manquent de synergies. Le tracé d'un tram-train a été identifié entre Sarrebruck et Forbach à l'issue d'une étude sur les transports collectifs et d'une étude de faisabilité sommaire mandatées par le GECT SaarMoselle. Au sein du groupe de travail « mobilités » du GECT Alzette-Belval, les premières réflexions sont à l'œuvre pour organiser les transports entre le projet Belval au Luxembourg et l'EcoCité. L'EPA s'intéresse particulièrement aux mobilités douces et décarbonnées à travers son projet et aux relations entre les gares de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise.



Figure 57. Gare d'Audun-le-Tiche, seule gare du territoire de la CPHVA

Figure 58. Anciens ateliers ARBED dans la continuité de la voie ferrée, à proximité du Luxembourg

Si aujourd'hui il ne s'agit que d'une halte, les infrastructures en place et le quartier environnant présentent des potentiels pour la création d'un pôle multimodal d'une part et la réhabilitation des friches d'autre part. Sa localisation à proximité de la frontière en fait un espace stratégique, qui fait l'objet de trois zones d'aménagement de l'OIN Alzette-Belval.

Aujourd'hui, les besoins sont identifiés et des initiatives locales émergent. La mobilité transfrontalière nécessite toutefois d'une approche plurielle et d'un plan global transfrontalier. L'IBA serait l'occasion de mettre en réseau ces projets et d'impulser pour certains leur mise en œuvre.

Bien que la population soit vieillissante, le besoin de logements est grandissant face à l'immigration. Aussi, dans les vieux bassins industriels, une partie du parc de logements est vétuste. Les cités ouvrières ne sont ni performantes énergétiquement ni accessibles mais présentent un intérêt architectural et paysager indéniable en plus d'être des symboles du passé industriel.

Au regard de la demande, l'habitat trouverait tout à fait sa place dans cette IBA mais cette thématique se prête assez mal à la valorisation d'un espace transfrontalier. En effet, Salomé Mall explique que pour l'IBA de Bâle, l'instance scientifique a rejeté ce thème sous prétexte qu'une parcelle ne peut pas être binationale. Salomé Mall semble regretter cette posture puisque l'habitat constitue selon elle le thème le plus en capacité d'attirer des investisseurs. Cette première IBA transfrontalière tenait aux projets fondamentalement binationaux ou trinationaux et rares sont les projets d'habitat en cours de labellisation. S'ils existent, ils investissent les gares actives, comme futurs lieux de vie aux fonctions mixtes.

Le thème de l'habitat étant une priorité sur ce territoire grand-régional, il pourrait être développé de façon complémentaire aux deux précédents thèmes pour assurer la cohérence transfrontalière. Le développement de logements intergénérationnels, accessibles, écologiquement performants et la

réhabilitation du patrimoine existant sont autant de pistes de projets en mesure de répondre aux tendances à venir, comme certains projets soutenus par des IBA passées.

À Hansestadt Stendal, l'IBA Sachsen-Anhalt a favorisé le développement d'une maison intergénérationnelle entre une garderie pour enfants et un centre de soin pour les personnes âgées. Une initiative comparable a été mise en œuvre le temps de l'IBA à Hambourg. Il s'agissait d'une résidence d'appartements individuels pour personnes âgées, avec commerces, services de soins et espaces communs.

L'habitat offre une occasion de développer de nouvelles solutions énergétiques et de nouvelles formes d'urbanité entre la ville et le paysage. En effet, l'énergie et le paysage ne sont pas des thèmes isolés mais peuvent venir se greffer aux précédents. Ensemble, ces thèmes sont en capacité de participer à la lutte contre l'étalement urbain par le recyclage des friches et la densification « confortable ».



De nouveau, le projet d'EcoCité de l'EPA sur la friche de Micheville, à proximité de la frontière luxembourgeoise semble conforme aux critères de qualité d'une IBA.

Figure 59. Perspective depuis le belvédère qui donne une vision de ce que pourraient être les espaces publics et bâtis demain à Micheville. – Groupement SATHY

Lors de l'appel à projets, il ne s'agit pas de catégoriser les projets candidats dans l'un de ces thèmes, mais aiguiller les porteurs de projets potentiels sur les besoins du territoire transfrontalier. Pouvant être dictés au préalable dans les critères de qualité de l'appel à projets, ces thèmes donnent un cadre aux porteurs de projets candidats et garantissent la cohérence des projets reçus avec les attentes de l'IBA.

Ces thèmes se doivent d'être intersectoriels pour ne pas restreindre le spectre des projets possibles. Cependant, rappelons qu'ils ne donnent que des éléments partiels à toute personne intéressée par ce projet d'IBA. D'autres points de vue sont nécessaires.

Enfin, un tel projet interroge le portage politique et technique qui nécessite l'implication d'acteurs de tout niveau, étatique, régional ou local.

3.2. Quelle organisation pour cette IBA transfrontalière ?

Né des techniciens locaux et d'un architecte, ce projet d'IBA ne pourra se faire sans l'appui de politiques désireux de le soutenir. Pour mener à bien cette étude, nous émettons toutefois l'hypothèse que les politiques intéressés soient des personnes concernées par le périmètre d'action identifié, entre Sarre, Est lorrain et sud du Luxembourg.

3.2.1. La recherche d'une « mère-porteuse » pour l'IBA

Comme nous l'avons déjà remarqué, les réseaux de villes et autres instances de coopération ne manquent pas en Grande Région. Cette multiplicité d'acteurs pose la question de l'articulation d'une IBA avec ces structures de coopération, de leur intégration ou de l'élargissement de leurs compétences. En plus des différentiels juridiques et administratifs entre les pays et régions membres de la Grande Région, les lieux de prise de décisions sont éclatés : entre Luxembourg-ville, Sarrebruck, voir à l'extérieur du périmètre grand-régional pour la Lorraine (Paris) et la Wallonie (Bruxelles) (CEPS/INSTEAD, 2014). À ces difficultés peuvent s'ajouter des priorités divergentes vis-à-vis des ressources et problématiques spécifiques de chacun.

L'objectif final consiste à trouver une structure capable de concilier capacité juridique et capacité financière. La structure juridique varie en fonction des choix politiques et des possibilités légales de chaque partenaire. Dès lors, plusieurs scénarios semblent possibles pour ce territoire transfrontalier : une base légale fournissant des activités externes aux autorités locales comme le GECT, ou le statut d'association (CEPS, INSTEAD, 2014).

Pour le premier cas, nous pouvons nous appuyer sur l'expérience de l'IBA de Bâle, dont le bureau ou l'instance opérationnelle en Suisse est un projet ou une succursale de l'Eurodistrict Trinational basé en France. D'après les entretiens passés avec Salomé Mall et Dirk Lohaus, cette gouvernance limite l'efficacité de l'IBA. D'une part, l'IBA se doit de rendre des comptes à l'ETB, qui reçoit les fonds Interreg. Le processus est non seulement ralenti mais la coopération transfrontalière et les projets menés sont moins crédibles auprès de l'autorité de gestion du programme Interreg, qui peine à voir la distinction entre les projets de l'ETB et ceux de l'IBA. D'autre part, la présence de pays appartenant à l'Union Européenne (France et Allemagne) et la Suisse crée des problèmes juridiques et financiers jamais abordés auparavant. Sur ce point, la monnaie unique et la juxtaposition de pays de l'UE sur le territoire grand-régional ne devraient pas nuire à la création d'un projet commun.

Avantages	Limites
- Grande liberté d'action de l'instance opérationnelle (bureau) au niveau technique.	- Bureau très encadré aux niveaux juridique et politique ; - Bureau qui dépend financièrement de l'ETB : <ul style="list-style-type: none">- Réception indirecte des fonds européens ;- Illisibilité de la coopération auprès d'Interreg ; -Freins juridiques interétatiques (taxes, droits des marchés publics, pays d'appartenance et de non appartenance à l'Union Européenne).

Figure 60. Avantages et limites de l'exemple de Bâle : ETB et IBA

À partir de cette expérience, nous avons émis l'hypothèse que l'un des deux GECT opérationnels en Grande Région serait capable de porter une IBA.

Scénario I. Une structure existante et une succursale

Le portage d'une IBA par un des deux GECT Alzette-Belval ou SaarMoselle déjà connus, participerait à la visibilité de l'action et ne viendrait pas contrarier l'architecture institutionnelle de la Grande Région

déjà complexe. Nous pouvons également supposer que la mise en place d'une IBA serait dans ce cas plus simplifiée d'un point de vue juridique. En outre, les acteurs déjà présents dans ces structures encourageant à priori la coopération transfrontalière et s'y investissent. Du fait de l'expérience de la coopération avant la création du GECT SaarMoselle via l'association *Zukunft SaarMoselle Avenir*, les acteurs politiques de ce territoire seraient plus engagés que ceux du GECT Alzette-Belval encore en phase de réflexion.

Avantages	Limites
<ul style="list-style-type: none"> - Structure existante ; - Acteurs sensibilisés à la nécessité de coopérer ; - Capacité à bénéficier de financements externes ; - Montage juridique supposé simplifié ; - Potentiel de visibilité de l'IBA ; - Maintien d'une structure au terme des 10 ans pour le suivi de l'IBA ; <p>GECT SaarMoselle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Engagement politique de long terme ; - Structure mature et expériences de projets menés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ralliement d'acteurs extérieurs complexe ; - Confusion potentielle entre les projets propres au GECT et propres à l'IBA ; <p>GECT SaarMoselle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freins juridiques : <ul style="list-style-type: none"> - Siège en France, équipe technique à Sarrebruck et fonctionnement de droit français ; - Disparités de statuts dans l'équipe ; - Difficulté à déterminer qui touche la TVA pour les prestations de l'Eurodistrict ; - Procédures des marchés publics français par toujours connues des prestataires allemands* ; <p>GECT Alzette-Belval :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Structure encore jeune.

* Source : Cadre juridique de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), p. 9

Figure 61. Avantages et limites d'une structure existante (GECT) et une succursale

Toutefois, à la différence de l'IBA de Bâle et de l'ETB, le périmètre du GECT n'est pas plus large que le périmètre de l'IBA envisagée sur ce territoire. À lire les statuts du GECT Alzette-Belval, la délimitation géographique actuelle semble peu flexible au changement :

« Article 4. Ce périmètre pourra être élargi par adhésion de nouveaux membres, conformément aux dispositions de l'article 26 des présents statuts.

De plus, les collectivités (territoires ou communes) qui ne sont pas situées dans le territoire de référence, mais qui en sont limitrophes ou proches, pourront être associées aux travaux et réflexions du GECT Alzette-Belval, selon des modalités à convenir par l'Assemblée. [...]

Article 26. L'adhésion de membres associés n'est pas considérée comme une modification de la convention et des statuts.²⁹»

Bien que ce 1^{er} scénario présente des potentiels, il ne convient pas à l'envergure du projet souhaité. Seule une structure créée *ex-nihilo* semble possible.

²⁹ Statuts du Groupement européen de coopération territorial « Alzette Belval », 2010. p 10

Scénario 2. Une structure créée *ex-nihilo*

À en croire le guide de la coopération transfrontalière de la MOT, les collectivités et autorités locales sont en mesure de créer une convention ou un accord international pour constituer une structure dotée d'une équipe technique dédiée à la réalisation de projets transfrontaliers agissant pour le compte de ses membres. Ce fut notamment le cas pour le montage de la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région. Les problèmes causés par la juxtaposition de deux systèmes de coordination invitent à bien estimer les avantages et inconvénients de chaque alternative.

Ainsi, nous recommandons la mise en place d'une association de droit d'un pays à définir en fonction des ambitions et stratégies de l'IBA et du droit le moins contraignant. Du fait d'États souverain et fédéré, le Luxembourg et la Sarre sont dotés d'une plus grande simplicité administrative comparée à la France. Les taxes ne sont pas non plus à omettre, comme la TVA en France et les règles particulières concernant la vente de prestations en UE. Une étude juridique devrait être en mesure d'apporter des réponses.

Avantages	Limites
<ul style="list-style-type: none">- Flexibilité dans le choix des instances et du fonctionnement ;- Lisibilité de l'IBA avec des interlocuteurs réunis dans un seul organisme ;- Crédibilité auprès d'Interreg.	<ul style="list-style-type: none">- Instance supplémentaire ;- Procédure de constitution longue et complexe.

Figure 62. Avantages et limites d'une structure créée *ex-nihilo*

Instance décisionnelle :

Ainsi, l'instance décisionnelle serait composée de représentants politiques de la Grande Région qui pourraient être ceux identifiées sur la carte. Il pourrait s'agir de Présidents des GECT, de Conseils Généraux, le Préfet de la Région Lorraine, ou autres acteurs politiques locaux intéressés représentés par les Communautés d'Agglomération ou Communautés de Communes correspondantes. En Sarre et au Luxembourg, il s'agirait directement de Ministres du Land de Sarre, de représentants des Landkreise, et du Ministère du GDL.

À l'échelle locale, des représentants de villes peuvent aussi intégrer cette instance.

Dés lors, ces organismes et collectivités participeraient au cofinancement de l'IBA et seraient considérés comme des partenaires.

La taille de la Grande Région et du périmètre d'action envisagé soulèvent la question de la représentativité des acteurs. Lors de la Capitale Européenne de la Culture, les politiques étaient plus nombreux au Luxembourg et les autres régions se sont senties être des satellites (*Final report of European Capital of Culture Luxembourg and Greater Region*, 2008). La parité dans le nombre de politiques de chaque pays est vivement conseillée. Pour faciliter les dialogues et l'apprentissage du voisin, il est aussi souhaitable de ne pas avoir un trop grand nombre de représentants. Un équilibre doit être trouvé pour des prises de décision légitimes et l'égalité dans la répartition des pouvoirs entre acteurs.

Figure 63.

- L'organisation politique potentielle -



© Marion Chevallier

Instance opérationnelle :

Quant au bureau, la trentaine de salariés de la CEC n'a visiblement pas suffi. Nous conseillons des ressources humaines en adéquation au nombre et à l'envergure des projets retenus. Aux vues des dysfonctionnements de l'IBA de Bâle dont l'équipe a presque totalement été renouvelée pour la seconde phase, des compétences diverses sont souhaitables : un juriste spécialiste du droit européen et des programmes Interreg, un traducteur, des économistes spécialistes du marketing territorial, des agents de communication, de concertation et d'animation, des historiens et enfin des architectes, urbanistes et paysagistes. Pour être capable de convaincre les investisseurs, il est souhaitable que le ou les directeur(s) retenu(s) soient des personnalités influentes dans le territoire transfrontalier.

Instance scientifique :

C'est ici que se positionnerait l'EPA, comme aménageur et connaisseur du territoire. D'autres techniciens experts s'y regrouperaient. En France, nous pensons notamment aux agences d'urbanisme. En Grande Région, l'avis des réseaux de ville serait tout autant pertinent. Des chercheurs, universitaires et architectes accompagneraient aussi les réflexions, comme Stefan Ochs à défaut d'être dans le bureau. Des membres du *réseau IBA meets IBA*, forts de leurs expériences, pourraient aussi s'ajouter.

Volet participatif:

Enfin, il apparaît complexe d'associer l'ensemble des acteurs locaux dans une instance en espace transfrontalier, chacun étant intéressé par son bassin de vie et ses trajectoires quotidiennes. L'IBA de Bâle a ainsi développé le « laboratoire des universités » auquel elle propose des mémoires de master, des études thématiques ou spécifiques à un projet, et ateliers urbains avec restitution aux porteurs de projets et membres de l'instance scientifique. Ce laboratoire a prouvé ses effets et s'adapte particulièrement bien au contexte transfrontalier. En réunissant des universités de pays divers, il alimente les débats et apporte des idées à l'IBA. Il donne de la légitimité aux projets et participe à la transparence du tout par une vision d'ensemble. Finalement, en favorisant la rencontre entre étudiants, il crée des liens transfrontaliers et les acteurs locaux y trouvent leur intérêt.

Comme mentionné plus haut, le montage d'une IBA dépend étroitement des moyens disponibles. Bien qu'il s'agisse d'un projet de 10 ans, il est souhaitable d'anticiper le déroulement du programme et l'après IBA.

3.2.2. Des étapes à suivre

En Grande Région, la situation du territoire est bien connue. Les diagnostics et études sur son évolution sont nombreux, mais rien encore ne définit clairement un concept de développement. Ces documents ne donnent qu'une vision partielle et encore très politique des orientations à prendre. Le processus est visiblement lancé avec l'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région. D'autres thématiques devraient être abordées dans les années à venir. Reste toutefois qu'aujourd'hui aucun document stratégique n'est capable de fournir un socle commun et un cadre d'action pour un projet de grande ampleur comme l'IBA.

En Allemagne, les IBA s'appuyaient sur les documents de planification existants pour mener à bien leurs missions. Dans un espace transfrontalier, le soutien d'un document s'y apparentant est recommandé. À Bâle, c'est sur la stratégie de développement de l'ETB que l'IBA s'est construite. En trois tomes, ce document se rapproche d'un Schéma de Cohérence Territoriale. Il établit un diagnostic de la situation actuelle du territoire transfrontalier, définit des stratégies, des enjeux, et des objectifs en termes de population, économie, développement urbain, transports et paysages. Les modalités financières, fiscales et de gouvernance sont également définies. Par des cartographies, ce document traduit une volonté de repenser les échelles et finit par identifier un concept de développement et orientations sur les projets futurs.

En ce qui concerne le financement, les IBA précédentes montrent que l'instance opérationnelle nécessite d'un budget annuel de 1 à 1,5 millions d'euros par an. Celui-ci peut faire l'objet d'un cofinancement entre Interreg et les différents partenaires pour les espaces transfrontaliers. Les dépenses éligibles sont en effet les suivantes : frais de personnel, de structure, de communication, de manifestations, de traduction, de déplacement, d'hébergement, de restauration, d'organisation de réunions, d'études et de développements de concepts innovants.

Dans le programme opérationnel Interreg V de la Grande Région 2014-2020 disponible en ligne, l'IBA semble pouvoir s'insérer dans le deuxième axe prioritaire :

« Encourager un développement territorial équilibré, durable et intégré de la Grande Région »

« En agissant en vue d'améliorer l'environnement urbain, de revitaliser les villes, de réhabiliter et de décontaminer les friches industrielles [...] »³⁰

Pour ce faire, la mise en place d'un budget prévisionnel pour toute la durée du programme est fortement conseillée. En effet, Salomé Mall a confié que ce ne fut pas le cas à Bâle. Les retards pris dans la transition du programme Interreg IV du Rhin Supérieur au programme V ont contraint la Confédération Suisse à avancer les financements nécessaires au maintien de l'IBA pour l'année 2015.

Le cas de Bâle met en exergue l'importance de la recherche préalable de partenaires financiers publics ou privés. La recherche de ces partenaires pour soutenir les projets candidats se fait pendant le programme mais n'empêche pas les acteurs d'être proactifs avant la phase de lancement.

Quant aux projets, ils sont financés en grande partie par les maîtres d'ouvrages. L'IBA soutient la recherche de financements externes, provenant généralement de fonds européens. C'est le cas pour l'association Motoco déjà citée, à qui le programme de recherche et développement Horizon 2020 a donné des fonds d'après Barbara Zegarac. D'une autre envergure, Interreg finance à hauteur de 225 000 euros pour un montant total de 700 000 euros les études préliminaires, le *master plan* et la stratégie de communication du projet « 3Land » qui porte sur le développement d'une zone portuaire au carrefour de la Suisse, la France et l'Allemagne (Interreg IV du Rhin Supérieur, 2015). L'IBA peut également apporter son soutien ponctuel sur certains projets en termes de communication, ressources humaines ou comptabilité.

La méconnaissance des projets au moment de la définition du budget présuppose l'identification de critères de fond et de forme lors de l'appel à projets, pour adapter rapidement le budget en conséquence des projets sélectionnés et de la charge de travail qu'ils impliquent. De nouveau, les ressources humaines n'étaient pas assez conséquentes à Bâle et des employés supplémentaires ont dû être recrutés à posteriori.

Comme toutes les IBA semblent l'avoir fait, les projets se doivent de respecter des critères liés à la faisabilité, l'innovation, l'entrepreneuriat et l'impact structurel et économique potentiel. Le respect du caractère transfrontalier et des grandes thématiques souhaitées sont d'autres critères conseillés.

Enfin, dans le même ordre d'idées, il semble important d'envisager au mieux l'après IBA ne serait-ce que pour les projets qui auraient pris du retard. Dans un contexte transfrontalier, Salomé Mall et Dirk Lohaus ne cachent pas l'effet des frontières, et la mise en place ralentie des projets.

Ce sont autant de recommandations sensées garantir les retombées d'une IBA, comme une méthode d'exception au profit du développement territorial.

3.3. Quels résultats d'une IBA ?

Le succès qu'ont pu obtenir certains territoires grâce à l'IBA nous invite à penser qu'elle serait la porte d'entrée pour le développement d'un espace transfrontalier comme la Grande Région.

³⁰ <http://www.europe-en-lorraine.eu/aide-contact/interreg-va-grande-region/>, consulté le 31 juillet 2015

3.3.1. L'attente de retombées en termes d'image, d'identité, et de coopération transfrontalière

À court terme, il va de soit que les premiers résultats d'une IBA sont d'ordre matériel. En étant liés au quotidien des habitants, les projets de mobilité ou d'habitat bénéficieraient directement au fonctionnement du territoire grand-régional. À plus long terme, si les projets labellisés parviennent à lier des éléments du passé et du présent, ils seront capables d'offrir une vision renouvelée du territoire aux habitants, fiers d'y appartenir.

À une autre échelle, la participation de la population à des projets ponctuels contribuerait à l'éveil d'un intérêt pour le territoire transfrontalier voir à la création d'un sentiment d'appartenance. D'après Salomé Mall, les congrès ou conférences réunissant porteurs de projets et spécialistes à Bâle, ont toujours été victimes de leurs succès et se remplissaient rapidement. S'il y avait des citoyens aux événements organisés, il s'agissait surtout d'un public intéressé et déjà averti. Dirk Lohaus ajoute que chaque habitant a son propre bassin de vie et ne peut être intéressé que par celui-ci. Tous deux mentionnent cependant que si la coopération transfrontalière apparaît abstraite pour les populations, une évolution s'observe avec le temps et d'ici 2020, les citoyens feront sans doute davantage référence à l'IBA à la vue d'un projet.

Plus que le réveil d'une identité, l'IBA serait capable d'apporter un nouveau regard à des territoires souffrant d'une image dévalorisée comme ce fut le cas dans la Ruhr industrielle. Celle-ci jouie aujourd'hui d'une nouvelle physionomie, est devenue un lieu de visite incontournable et la population a pris conscience de la valeur du patrimoine à une époque où il était seulement synonyme de crise économique (KUNZMANN, 2011).

Jusqu'alors, des lacunes sont observées dans la diffusion de l'information et la promotion des activités transfrontalières en Grande Région. Puisque de courte durée, l'IBA communique abondamment et donnerait plus de visibilité aux projets à la fois pour les investisseurs mais aussi les touristes et habitants. Pour l'EPA, l'IBA renforcerait le caractère démonstrateur de l'OIN. En effet, comme nous pouvons le voir à Bâle, les projets naissent d'un processus itératif entre différents instances et porteurs de projets. Comme Dirk Lohaus le souligne, « *des objectifs sont fixés à court terme, et d'autres pour 2020* » dans un souci de qualité. Ces échanges inter-acteurs permettent de poser les bonnes questions et de remettre en cause les choix généralement pris par les urbanistes à la hâte, faute de temps, de moyens ou parce que soumis à d'autres exigences. L'IBA intervient comme l'intermédiaire et fait les recherches nécessaires pour les communes ou autres porteurs de projets, ainsi plus disposés à imaginer l'avenir.

L'IBA assure la qualité des projets au service de l'image d'un territoire, ou de la reconnaissance d'un espace à crédibiliser comme la Grande Région.

Elle participerait au positionnement de ce territoire transfrontalier en éveillant l'intérêt des politiques à travailler ensemble. L'IBA semble pouvoir dépasser la réalité des frontières et les différences de niveaux de pouvoirs par des projets concrets et visibles rapidement. La frontière est en effet généralement considérée comme une barrière à l'action. Pourtant, l'IBA de Bâle semble montrer que des projets peuvent émerger dans un temps limité s'ils sont bien coordonnés. Concernant la coopération transfrontalière, Salomé Mall a aperçu les effets de l'IBA en faveur de l'apprentissage de l'autre.

Les acteurs s'emparent des problèmes que génèrent la concrétisation de projets trinationaux et s'exercent à ne plus les reproduire. Malgré la perte de temps qu'entraîne un travail à trois pays, la coopération transfrontalière se professionnalise, des automatismes ont été pris et Salomé Mall n'a aucun doute sur la contribution de l'IBA au dynamisme du territoire transfrontalier d'ici 2020.

Les effets de ce travail collaboratif reviennent directement à l'IBA, qui endosse le rôle de leadership. Par une action recentrée, nous pouvons attendre de cette IBA transfrontalière qu'elle soit le coup d'envoi de la RMPT. À termes, elle favoriserait l'intérêt d'autres acteurs pour la Grande Région, qui pourront rejoindre la démarche à posteriori voir poursuivre la concrétisation de leurs ambitions au-delà des 10 ans du programme.

Si l'IBA semble transcender les habitudes et s'adapter à des contextes multiples, certaines limites inhérentes à notre territoire et d'autres propres à l'IBA peuvent affecter la conduite d'un tel projet.

3.3.2. Des limites potentielles à dépasser

Quelques documents préfigurent bien la mise en œuvre d'une stratégie pour la RMPT mais il n'existe à l'heure d'aujourd'hui, aucun document complet dépassant le diagnostic de la Grande Région sur lequel l'IBA pourrait s'appuyer. Comme déjà souligné, l'IBA de Bâle est née d'un « *désir d'approfondir encore plus [la] coopération et la concrétiser*³¹ ». Elle s'appuyait sur des projets antérieurs et sur la stratégie de développement de l'ETB. Le processus est semblable à Strasbourg où un « livre blanc transfrontalier » donne un diagnostic, des orientations stratégiques et projets thématiques pour l'Eurodistrict. L'IBA ne pourra se faire sans orientations préalablement dictées ou tout du moins sans une étude donnant les grandes lignes thématiques à traiter.

En outre, en plus d'être un territoire composé de différents bassins de vie, les acteurs resteront éloignés les uns des autres même avec une action plus ciblée. En effet, il n'y a pas aujourd'hui une ville qui fédère l'ensemble du territoire et avec laquelle les différents bassins de vie ont de liens. Il s'agirait plutôt d'un pays, le Luxembourg, dont le poids est considérable dans l'économie grand-régionale. La RMPT entend constituer un territoire pertinent plus en phase avec la réalité économique, mais avec toutefois le risque d'une action encore centrée sur le Luxembourg et d'une concurrence déloyale pour les autres régions (CEPS, INSTEAD, 2014).

L'IBA peut s'attacher à la dimension fonctionnelle du territoire et aux espaces interstitiels mais ne prétend pas bouleverser le contexte en place.

Comme dans la Ruhr, un projet d'envergure additionné à une appellation métropolitaine favoriserait la visibilité du territoire transfrontalier. Cependant, bien que l'« *appellation Métropole Ruhr [soit] devenue un label efficace pour la publicité des ressources régionales en Allemagne et à l'étranger* », la Ruhr conserve le « *fardeau industriel* » et l'« *absence d'une ville centre au niveau international* »³².

Cette perspective pourrait tout à fait être celle de ce territoire grand-régional et d'un projet d'IBA trop orienté sur les enjeux liés au passé industriel.

Aussi, à voir la visibilité médiocre de l'IBA de Bâle comparée aux autres IBA, nous pouvons nous interroger sur la pleine efficacité de ce projet. Ayant eu une phase de lancement difficile, l'équipe du

³¹ IBA BÂLE, 2013. *Mémoire : au-delà des frontières, ensemble*, 62 pages, p. 20

³² KUNZMANN Klans. 2011. « Planification prospective pour une région (non) métropolitaine : l'exemple de la Ruhr », Marcus Zepf, Lauren Andres (dir), *Enjeux de la planification territoriale en Europe, Presses polytechniques et universitaires romandes*, Lausanne, pp 142-161, p. 148

bureau a totalement été restructurée. Il semblerait que la stratégie de communication en pâtisse et la recherche actuelle d'une nouvelle identité graphique en témoigne³³.

Ces aléas seraient directement liés au contexte transfrontalier. Salomé Mall souligne la lenteur des discussions et l'incertitude permanente des moyens financiers.

Cette IBA nous pousse à nous demander si un programme de 10 ans est suffisant en contexte transfrontalier. L'expérience en cours semble malgré tout mener des projets concertés et adaptés au territoire. Si le projet du 3Land attise quelques revendications d'après Dirk Lohaus, elles ne peuvent être comparées aux polémiques sur la gentrification ayant eu lieu à Hambourg. En réinvestissant l'île de l'Elbe, les loyers ont naturellement augmenté. Si cette IBA se justifie par des pratiques concertées sur d'autres projets, ceux qui ont réinvesti des friches n'ont pas associé les populations voisines comme l'atteste Claire Duvernet.

En aménageant des délaissés, le coût du foncier ne peut qu'inévitablement augmenter. Afin de gérer au mieux ces débords, les projets sont tenus de s'adapter au local et pour ce faire, être le produit d'un travail collaboratif. Le déséquilibre entre marketing territorial et réponse aux attentes locales est un risque inhérent à toute IBA auquel elles doivent faire face par un processus transparent.

L'expérience en cours à Bâle montre que les projets concertés et produits en commun concourent à la valorisation du territoire transfrontalier. Néanmoins, le processus semble limité par des soucis de fonctionnement et financement. En définitive, ces revers laissent entendre que la phase de préparation est plus importante que les 10 ans du programme. C'est elle qui garantira la réalisation des projets dans la limite du temps imparti et du budget alloué.

Toujours est-il que les problématiques et thèmes de développement possibles pour ce territoire ont été abordés ailleurs par d'autres IBA. Si ce projet d'IBA présente donc des potentiels, il ne pourra se faire sans réflexions approfondies à priori.

³³ <http://www.iba-basel.net/fr/actualites/appele-d-offres.html>, consulté le 6 août 2015

- CONCLUSION -

Pour contextualiser ce travail, plusieurs profils de territoires ont d'abord été identifiés : ceux qui cherchent à renforcer leur position jusqu'à s'implanter sur la scène internationale ; Ceux qui souffrent d'un destin tourmenté et sont nostalgiques de l'image dont ils jouissaient hier ; Et d'autres qui se construisent ou revendiquent leur émergence comme les espaces transfrontaliers. Tous aspirent à être attractifs.

Parmi ces territoires de coopération, la Grande Région peine justement à se définir et à être définie. Née il y a une quarantaine d'années, elle vit surtout au rythme des transfrontaliers. Pourtant, elle se compose de territoires autrefois liés par l'industrie minière et sidérurgique, et aujourd'hui plus ou moins sujets aux mêmes problématiques, conséquences de leur passé et des flux de travailleurs. Dans un tel contexte, la difficulté à parvenir à une vision partagée entre pays riverains va s'en dire. Il s'agit sans conteste d'une situation d'exception pour des acteurs ne partageant pas les mêmes approches et étrangers au fonctionnement des administrations voisines. La mise en place d'un projet commun réclame donc d'un niveau d'ambition équivalent entre les politiques. Dans le Rhin Supérieur, les projets en cours dans les agglomérations transfrontalières de Bâle et Strasbourg-Kehl témoigneraient de ce défi relevé.

La dynamique est toute autre en Grande Région où les politiques ne parviennent pas à franchir le cap de la vision à la réalisation de projets pour cause d'une gouvernance inadaptée aux différents niveaux de pouvoir.

Le concept de RMPT démontre malgré tout un besoin de travailler ensemble et une sensibilité de certains territoires de cet espace grand-régional à la coopération. Il témoigne surtout d'une ambition de marketing territorial, et revendique ouvertement la recherche d'attracteurs et projets suffisamment visibles et ambitieux pour une action aussi rapide qu'efficace.

De tels retentissements seraient caractéristiques des grands événements pourtant limités dans le temps. Les territoires semblent d'ailleurs animés par la même ardeur et les mêmes objectifs quel que soit le type d'événement poursuivi.

En plus de répondre à ces attentes, l'IBA conduirait des projets qualitatifs durables et s'adapterait à une diversité de territoires. En façonnant sa propre « méthode », nous avons montré qu'elle ouvre le spectre des possibles, des thématiques de développement et des échelles jusqu'à recouvrir des territoires transfrontaliers. Nombreux sont ces espaces séduits par l'IBA, dont le fonctionnement est toutefois mal connu car complexe.

Il semblait alors pertinent d'interroger la capacité de l'IBA à valoriser de tels espaces transfrontaliers. En postulant qu'elle est en mesure de participer à l'émergence de ces territoires, nous nous sommes penchés sur le fonctionnement de l'IBA avant d'aborder le cas de la Grande Région.

Pour ce faire, il nous fallait comprendre de façon approfondie les motivations des territoires pour celle-ci et sa plus-value vis-à-vis des outils classiques avec lesquels les territoires se construisent aujourd'hui. À partir de la littérature existante sur les IBA passées, d'analyses et d'informations recueillies lors d'entretiens, nous avons montré qu'il s'agissait d'une démarche partenariale et non d'une procédure régulée par des règles. Si l'IBA s'appuie sur un document stratégique définissant les principaux enjeux du territoire, celui-ci n'est pas aussi prescriptif qu'un document de planification. Il a le mérite d'apporter une base solide pour la définition du projet d'IBA et participe de ce fait à la rapidité des projets labellisés mis en place. Ces derniers ne sont donc pas le produit du hasard, mais

prétendent à la création d'un vaste projet de territoire. S'il est difficile de nommer l'IBA, elle peut au moins être qualifiée ainsi.

Cependant, elle prend essence sur des territoires spécifiques, en quête d'un renouveau ou en construction. Somme toute, l'IBA apparaît comme une méthode de (re)dynamisation territoriale.

Compte tenu des problématiques caractéristiques des espaces frontaliers et des enjeux soulevés par la reconversion industrielle en Grande Région, ce territoire semble faire appel à un tel projet d'IBA. Comme toute initiative, les enjeux et la stratégie doivent être le résultat d'un diagnostic rigoureux et de réflexions préalables.

Du fait de la durée de vie limitée de l'IBA, cette phase préparatoire est cruciale et l'est d'autant plus dans un espace transfrontalier où l'aboutissement à des accords est non seulement plus long, mais le portage du projet exige une gouvernance singulière. Au regard de ces défis et des difficultés rencontrées par l'IBA de Bâle, nous nous permettons de douter des 10 ans de l'IBA dans un contexte transfrontalier qui ne sauraient être suffisants à la mise en place de la totalité des projets.

Qui plus est, la construction d'un territoire transfrontalier nécessite d'une vision politique et d'une philosophie fortes. Comme Salomé Mall le constate, l'ambition des acteurs pour la coopération s'affirme au fil du temps et des projets.

Cette remarque nous pousse à croire que le montage d'un projet aussi conséquent que l'IBA sera plus aisé s'il s'inscrit dans la continuité de projets menés préalablement. Hormis la Capitale Européenne de la Culture, l'Uni-GR, et quelques projets touristiques, peu d'initiatives ont été mené jusqu'alors en Grande Région. Toutefois, bien que les informations soient difficilement accessibles et non mutualisées, les données sur la situation existante et les freins au fonctionnement du territoire ne manquent pas.

Non sans défis, le montage d'une IBA requière essentiellement une vision partagée et un soutien politique et financier inscrits dans la durée. Pour le reste, la Grande Région présente en effet des potentiels pour un projet d'IBA qui se prêterait dans l'absolu à plusieurs thèmes de développement comme la culture et la mémoire industrielle, la mobilité et l'habitat.

Si cette IBA venait à se faire, un impact immédiat est d'abord prévisible en termes de projet. Les expériences passées et les projets en cours à Bâle tendent en effet à bouleverser rapidement la physionomie, la pratique et l'image d'un territoire. La collaboration d'acteurs sur une durée de dix ans entend aussi renforcer la coopération transfrontalière et à une échelle plus large, le positionnement européen de la Grande Région. À travers l'attrait d'investisseurs et d'éventuels touristes, des retombées économiques sont également attendues. À ces impacts différés s'ajouterait idéalement un regain de confiance des acteurs locaux dans leur territoire et la prise de conscience des habitants d'appartenir à un espace transfrontalier.

Ainsi, l'IBA accomplirait tout ce qui ne peut être fait en principe : en prétendant à la ville idéale, à la réalisation rapide de projets de qualité et concertés, et au dépassement des frontières.

La réalité des faits est bien plus complexe et si l'IBA incite à la rêverie, elle ne donne qu'un coup d'envoi au (re)développement des territoires et ne prétend pas être une finalité. Le spécialiste Dieter Blase le mentionne d'ailleurs assez bien : « *l'IBA n'est pas une réponse, c'est une méthode pour avancer vers des solutions* »³⁴.

³⁴ Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction générale de l'urbanisme et de l'habitat, 2000. « L'IBA Emscher Park, un anti modèle », *Projet urbain*, n°21, 27 pages, p. 26

BIBLIOGRAPHIE

Coopération transfrontalière

- BRUNET Roger, 2002. « Lignes de forces de l'espace européen », *Mappemonde*, n°26, pp 14-19
- EDER SANDTNER Susanne, SANDTER Martin, 2002. « Une identité régionale transfrontalière ? La Regio TriRhena dans la prise de conscience de la population », *Revue Géographique de l'Est*, volume 42, 15 pages
- AMILHAT-SZARY Anne-Laure, FOURNY Marie Christine (dir), 2006. *Après les frontières, avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 170 pages
- SCHNEIDER Françoise, 2006. « Guide pratique de la coopération transfrontalière », *Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)*, Jacques Houbart (dir), 66 pages
- GUERIN Marie-Anne, 2008. « Le patrimoine culturel, instrument de la stratégie de légitimation de l'Union européenne. L'exemple des programmes Interreg », *Politique européenne*, n° 25, pp 231-251.
- SCHNEIDER-SLIWA Rita, 2008. « Enjeux et transformations des régions métropolitaines du sud du Rhin supérieur », *Revue Géographique de l'Est*, volume 48, 14 pages
- HINFRAY Noémie, 2010. *Les espaces transfrontaliers, nouveaux territoires de projet, nouveaux pôles de développement au sein d'une Europe polycentrique ?*, Aménagement de l'espace – Urbanisme, sous la direction de Jean-Paul Carrière, Thèse de doctorat de l'Université François Rabelais de Tour, 374 pages
- PERRIN Thomas, 2010. « Eurorégions, Eurorégionalisme et construction de l'Europe aux frontières », in Yves Denéchère et Marie-Bénédicte Vincent (dir) *Vivre et construire l'Europe à l'échelle territoriale de 1945 à nos jours*, Bruxelles, Edition PIE Peter Lang, pp 175-190
- AUBERTIN Eric, 2010. « L'UE, objet et enjeu de la coopération transfrontalière dans le cadre de la Grande Région », in Yves Denéchère et Marie-Bénédicte Vincent (dir) *Vivre et construire l'Europe à l'échelle territoriale de 1945 à nos jours*, Bruxelles, Edition PIE Peter Lang, pp 249-262
- SPULBER Adela Spulber, 2012. « Guide méthodologique : articuler la politique de cohésion, les dispositifs de gouvernance et les logiques territoriales transfrontalières », *Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)*, Jean Peyrony (dir), 156 pages
- BIOT Valérie, 2013. « Les systèmes de gouvernance des territoires transfrontaliers : la mise en œuvre du règlement européen sur les GECT (Groupements Européens de Coopération Territoriale) », *Belgeo*, 11 pages
- EVRARD Estelle, 2013. « L'espace frontalier, région en construction », *Belgeo*, 12 pages

- LEMONIER Marc, Juin 2013. « Au-delà des frontières », *Diagonal*, n°188, pp 24-29
- EURODISTRICT TRINATIONAL DE BÂLE [en ligne] Disponible sur : www.eurodistrictbasel.eu/fr

Grande Région

- MOLL Peter (dir), 2003. *Vision d'avenir 2020*, 71 pages
- BRAUN Pascale, 2006. « Planification transfrontalière : vers une agglomération franco-allemande », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, n°5330, pp 50-52
- BRAUN Pascale, 2008. « Sarre-Moselle : un mariage urbain », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, n°5433, pp 34-41
- SOHN Christophe, WALTHER Olivier, 2009. « Métropolisation et intégration transfrontalière : le paradoxe luxembourgeois », *Espaces et sociétés*, Editions Erès, n°138, pp 51-67
- AUBERTIN Eric, 2010. « L'UE, objet et enjeu de la coopération transfrontalière dans le cadre de la Grande Région », in Yves Denéchère et Marie-Bénédicte Vincent (dir) *Vivre et construire l'Europe à l'échelle territoriale de 1945 à nos jours*, Bruxelles, Edition PIE Peter Lang, pp 249-263
- AUBERTIN Eric, 2010. « La Grande Région, un objet géopolitique à la recherche de sa cohérence : une sédimentation institutionnelle qui s'est progressivement complexifiée », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 149-152
- CLEMENT Franz, 2010. « La construction institutionnelle de la Grande Région : une confusion entre les concepts de coopération et d'intégration », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 29-42
- KMEC Sonja, 2010. « Les constructions discursives de la Grande Région », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 43-61
- DEVAUX Sandrine, 2010. « Les promoteurs de l'idée de la Grande Région », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 63-68
- GREFFET Fabienne, 2010. « La Grande Région au quotidien : regards sur une zone de coopération transfrontalière », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 69-80

- SOHN Christophe, 2010. « La construction d'une métropole transfrontalière au Luxembourg : enjeux et perspectives », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 97-111
- Programme European Spatial Planning Observation Network (EPSON), 2010. *Etude Metroborder Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière*, 202 pages
- Septième rapport de l'Observatoire Interrégional du marché de l'Emploi pour le douzième Sommet des Exécutifs de la Grande Région, 2010. *Situation du marché de l'emploi dans la Grande Région*, 289 pages
- AUBERTIN Eric, 2011. « La carte comme système de représentations d'une identité transfrontalière. L'exemple de la Grande Région », in : Koukoutsaki-Monnier A., éd., *Représentations du transfrontalier. Identités, pratiques, politiques et gouvernances*. Actes du colloque Représentations du transfrontalier, Presses universitaires de Nancy, pp 87-106
- EVRARD Estelle, CHILLA Tobias, 2011. « Construire une "nouvelle" région transfrontalière. Représentations d'un projet politique », in : Koukoutsaki-Monnier A., éd., *Représentations du transfrontalier. Identités, pratiques, politiques et gouvernances*. Actes du colloque Représentations du transfrontalier, Presses universitaires de Nancy, pp 33-46
- Coopération territoriale européenne 2007-2013, 2011. *Programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région »*
- WEBER Luc (dir), 2012. *University of Greater Region, Evaluation report*, 21 pages
- WILLE Christian, 2013. « "B/Ordering" : voisinage et arrangement socioterritorial en Grande Région. Mobilités – frontières – identités », *Champs médiatiques et frontières dans la « Grande Région » SaarLorLux et en Europe*, Vincent Goulet, Christoph Vatter (dir), Presses universitaires de la Sarre, Sarrebruck, pp 51-65
- GRANDE REGION [en ligne] Disponible sur : www.granderegion.net
- ATLAS DE LA GRANDE REGION [en ligne] Disponible sur : www.gr-atlas.uni.lu
- SIG DE LA GRANDE REGION [en ligne] Disponible sur : www.gis-gr.eu
- Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR), 2013-2014. *Rapport final du 14ème Sommet de la Grande Région, groupe de travail 3 « transports et mobilité »*, pp 80-107
- Conseil Parlementaire Interrégional (CPI), 2014. *Résultats de la conférence sur la mobilité du CPI du 9 mai 2014*, 6 pages
- Neuvième rapport de l'Observatoire Interrégional de l'Emploi (OIE), 2014. *Mobilité des frontaliers*, 77 pages

- Établissement Public d'Aménagement Alzette-Belval, 2014. *Projet Stratégique et Opérationnel (PSO)*, 212 pages
- Ministère du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg, juin 2014. *Plan Directeur Sectoriel « Transports »*, 155 pages

IBA

- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction générale de l'urbanisme et de l'habitat, 2000. « L'IBA Emscher Park, un anti modèle », *Projet urbain*, n°21, 27 pages
- SHAY Alice, 2006. *The contemporary International Building Exhibition (IBA): Innovative regeneration strategies in Germany*, These, Ryan Brent (dir), Massachusetts Institute of Technology, 143 pages
- MIGUET Laurent, 2007. « Bâle, laboratoire transfrontalier », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, n°5385, pp 28-38
- MORAILLON Sarah, 2008. « L'IBA Emscher Park : une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine » Olivier Frerot (dir), Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, *Recherches et prospectives*, 72 pages
- IBA HAMBOURG, Museum für Architektur und Ingenieurkunst, 2009. *Exposition « IBA meets IBA, cents ans d'expositions internationales d'architecture »* [flyer]
- IBA EMSCHER PARK, 2010. *Mémoire IBA Emscher Park. Laboratoire pour le futur des anciennes régions industrielles 1998*, traduit de l'allemand par Lecroart Paul, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement, 42 pages
- Ministry of regional development and transport of the State of Saxony-Anhalt, 2010. *International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt 2010 – Less if future 19 cities-19 themes*, Edition Jovis, 852 pages.
- SUBEIRAN Anna, 2010. « Quel outil d'aménagement pour quel projet de territoire : comparaison avec les IBA », *Pourquoi l'Etat renoue-t-il avec les Opérations d'Intérêt National ? : le cas de l'OIN Orly Rungis Seine Amont*, Mémoire de fin d'études, Samuel Martin (dir) Institut d'Urbanisme de Grenoble, 83 pages, pp 73-77
- TAVEAU Marie, 2010. *IBA Hambourg, les projets IBA sont-ils issus d'une démarche intégrée ?*, Mémoire de fin d'études, Sciences po - Cycle urbanisme, 58 pages
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, 2011. « IBA Hambourg 2013 : cinquante projets pour fabriquer la métropole », *Note Rapide*, n° 578, 6 pages
- KUNZMANN Klans. 2011. « Planification prospective pour une région (non) métropolitaine : l'exemple de la Ruhr », Marcus Zepf, Lauren Andres (dir), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, pp 142-161

- IBA BÂLE, 2013. *Mémoire : au-delà des frontières, ensemble*, 62 pages
- POULIZAC Morgan, LOUBIERE Antoine, et al. 2013. « Hambourg à l'heure de l'IBA », *Revue Urbanisme*, n° 390, pp 28-64
- FISCHER Karl Friedhelm, 2014. « Berlin's International Building Exhibitions 1957 and 1984/87 » *Exhibitions and the development of modern planning culture*, Edition Ashgate, United Kingdom, pp. 262-275
- GRAS Pierre. 2014. « Le modèle IBA s'exporte en Suisse », *Revue Urbanisme*, n°392, pp 9-10
- GRAS Pierre, 2014. « Bâle 2020 : un modèle et trois frontières », *Diagonal*, n°192, pp 10-14
- IBA SACHSEN-ANHALT, International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt 2010 [en ligne] Disponible sur : www.iba-stadtumbau.de/index.php?iba2010-en
- IBA HAMBURG, International Building Exhibition IBA Hambourg 2006-2013 [en ligne] Disponible sur : www.iba-hamburg.de/en
- IBA BASEL 2020, Imaginer et Bâtir l'Avenir [en ligne] Disponible sur : www.iba-basel.net
- IBA PARKSTAD [en ligne] Disponible sur : www.iba-parkstad.nl/en

Architecture, projet urbain, planification et attractivité des territoires

- RAHIM Kamel, 2004. *Le renouveau de la planification urbaine et la notion de projet urbain entre architecture et urbanisme*, Thèse, Jean-Pierre Frey (dir), Institut d'Urbanisme de Paris, 456 pages
- INGALLINA Patrizia, 2008. *Le projet urbain*, 3ème éd, Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 128 pages
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Ministère du Logement, 2009. *L'attractivité des territoires : regards croisés*, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), actes des séminaires février-juillet 2007, 124 pages
- MERLIN Pierre, 2010. *L'urbanisme*, 9ème éd, Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 128 pages
- CLAVAL Paul, 2011. *Ennobler et embellir, de l'architecture à l'urbanisme*, Les Carnets de l'info, Paris, 300 pages
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile de France, 2012. « Urbanismes de projet », *Les Cahiers de l'IAU*, n°162, 184 pages

Capitales Européennes de la Culture

- LUCCHINI Françoise, 2006. « Capitales européennes de la culture : changer l'image d'une ville », *Les annales de la recherche urbaine*, n°101, pp 90-99
- GRAVARI-BARBAS Maria, JACQUOT Sébastien, 2007. « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour*, Volume 82, 17 pages
- Luxembourg and Great Region European of Culture 2007, *Final report*, 2008. 138 pages
- SOHN Christophe, 2009. « Des villes entre coopération et concurrence. Analyse des relations culturelles transfrontalières dans le cadre de Luxembourg et Grande Région, Capitale européenne de la Culture 2007 », *Annales de géographie*, n° 667, pp 228-246
- VOGEL Berit, 2010. « Effets structurants d'un événement culturel transfrontalier : enjeux et opportunités autour de la Capitale européenne de la Culture 2007 », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 155-167
- TOULLEC Bénédicte, 2010. « Une médiatisation hétéroclite : constructions territoriales et logiques médiatiques de "Luxembourg et Grande Région 2007" dans la presse francophone », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 169-185
- BUZY-CHRISTMANN Delphine, 2010. « La stratégie de communication de "Luxembourg et Grande Région 2007" : le rôle des opérateurs de communication dans la construction communicationnelle de l'événement », *La construction des territoires en Europe : Luxembourg et Grande Région*, actes du colloque, DESHAYES Jean-Luc (dir), Presses universitaires de Nancy, pp 187-210
- BUZY-CHRISTMANN Delphine, 2013. « Dispositif de pérennisation de l'information culturelle transfrontalière : le cas de "Luxembourg et Grande Région Capitale européenne de la culture 2007" », *Champs médiatiques et frontières dans la « Grande Région » SaarLorLux et en Europe*, Vincent Goulet, Christoph Vatter (dir), Presses universitaires de la Sarre, Sarrebruck, pp 167-181
- VERFAILLIE Bertrand, 2013. « Lille 2004, la divine secousse », *Que fabrique l'événement ?*, *Revue Urbanisme*, n°389, pp 36-37

Patrimoine industriel, identité, mémoire

- LIEFOOGHE Christine, 2010. « Lille 2004, capitale européenne de la culture ou la quête d'un nouveau modèle de développement », *Méditerranée*, pp 35-45

- LORANG A, LAMESCH M, 2004, *La culture industrielle source d'identification de la société contemporaine*, Editions le Fonds Belval, Luxembourg, pp 8-25
- FAGNONI Edith, 2005. « Patrimoine et vieilles régions industrielles : des territoires entre mémoire et projet », *Habiter le patrimoine : enjeux, approches, vécu*, Maria Gravari-Barbas (dir), Presses universitaires de Rennes
- GANNAC-BARNABE Virginie, 2005. « Les Phoenix de l'industrie. Les médiations de la culture dans la revitalisation de trois sites majeurs du patrimoine industriel : l'usine sidérurgie de Völklinger Hütte (Allemagne), l'exploitation minière du Grand Hornu (Belgique) et la Saline Royale d'Arc-et-Senans (France) », *Habiter le patrimoine : enjeux, approches, vécu*, Maria Gravari-Barbas (dir), Presses universitaires de Rennes, pp 543-563
- DAUMAS Jean-Claude, 2006. « L'usine, la mémoire et l'histoire », *La mémoire de l'industrie. De l'usine au patrimoine*, Presses universitaires de Franche-Comté, Les Cahiers de la Msh Ledoux, Besançon, pp 9-20
- TORNATORE Jean-Louis, 2006. « Trou de mémoire : une perspective post-industrielle de "la Lorraine sidérurgique" » Jean-Claude Daumas (dir), *La mémoire de l'industrie. De l'usine au patrimoine*, Presses universitaires de Franche-Comté, Les Cahiers de la Msh Ledoux, Besançon, 426 pages, pp 49-80
- DEL BIONDO Lucas, 2009. « La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier », *L'Information géographique*, Volume 73, pp. 46-64
- BARU, 2010. *Villerupt 1966*, Edition Les rêveurs, 300 pages
- SUNNEN Myriam, 2010. *"De Minett" comme "lieu de mémoire"*, « Mémoires et perspectives du bassin minier : Terres Rouges », Michel Pauly (dir), *Mutations*, Fondation Bassin Minier, n°1, pp 11-21
- RAUS Tonia, 2010. *Differdange, Terres Rouges ou l'ancrage identitaire chez Jean Portante*, « Mémoires et perspectives du bassin minier : Terres Rouges », Michel Pauly (dir), *Mutations*, Fondation Bassin Minier, n°1, pp 65-74
- MAUTOUCHET Clémence, 2014. *Les cités, chevilles ouvrières de la fabrique du projet urbain ?*, Mémoire de fin d'études, Jean-Michel Roux (dir), Institut d'Urbanisme de Grenoble, 63 pages
- Le magazine de la Grande Région, 2015. *La Grande Région, culture industrielle*, 17 pages

Notice analytique	1
Résumé	2
Remerciements	3
Liste des abréviations	4
Sommaire	5 - 6

- INTRODUCTION - **7 - 12**

CHAPITRE 1.
L'IBA, une méthode qui croise différents outils ? **13 - 31**

1.1. Des territoires à la recherche d'outils de marketing territorial	14 - 19
1.1.1. Une ambition partagée d'attractivité	14 - 16
<i>Des outils si proches qu'il est possible de les recycler...</i>	
<i>...ou de les cumuler.</i>	
1.1.2. Les « méga-événements », une opportunité pour transformer la ville	16 - 17
<i>La conduite de projets d'envergure</i>	
<i>La reconquête des friches industrielles</i>	
1.1.3. Des outils de marketing au fonctionnement commun	17 - 19
<i>Des structures temporaires aux missions communes</i>	
<i>Les instances qui composent l'IBA</i>	
<i>Une stratégie de communication partagée</i>	
1.2. L'IBA, une démarche qui rompt avec les pratiques classiques de l'urbanisme	19 - 26
1.2.1. De l'architecture à l'urbanisme	20 - 22
<i>La 1^{ère} génération d'IBA : un pas vers l'architecture moderne</i>	
<i>La 2nde génération d'IBA : l'apogée du Modernisme dans la reconstruction d'après-guerre</i>	
<i>La prise en compte de l'existant dans les IBA « contemporaines »</i>	
1.2.2. Un outil hybride entre projet urbain et planification	22 - 26
<i>Les enjeux de la planification et du projet urbain</i>	
<i>La méthode IBA</i>	
<i>L'IBA, un projet de territoire ?</i>	
1.3. L'IBA, un laboratoire pour les territoires de demain	26 - 31
1.3.1. Un outil souple	26 - 27
<i>S'autoproclamer IBA</i>	
<i>Des territoires d'échelles variées</i>	

1.3.2. La qualité des projets comme seul leitmotiv	27 - 29
<i>La recherche d'un équilibre entre besoins locaux et globaux</i>	
<i>Le respect des critères de l'appel à projets</i>	
<i>Des projets toujours plus innovants</i>	
1.3.3. L'association d'une diversité d'acteurs	29 - 31
<i>La volonté de créer des projets respectueux de l'intérêt général</i>	
<i>L'IBA en tant que médiateur</i>	
<i>Des projets au bénéfice de l'image et l'identité du territoire</i>	

CHAPITRE 2.

La Grande Région : un territoire transfrontalier à valoriser?

32 - 59

2. 1. La coopération transfrontalière dans le quart nord-est de l'Europe et les enjeux de la Grande Région	33 - 39
2.1.1. Une brève perspective historique de la Grande Région	33 - 34
<i>La question transfrontalière dans les débats</i>	
<i>La prise d'initiatives</i>	
2.1.2. Le passage de la vision stratégique à l'opération dans le Rhin Supérieur	35 - 36
<i>Des instances de coopération représentées à toutes les échelles</i>	
<i>Des agglomérations transfrontalières en projet</i>	
2.1.3. En Grande Région, un paysage institutionnel marqué par les conflits d'acteurs	36 - 39
<i>Des obstacles liés à la gouvernance</i>	
<i>Des doublons dans l' « architecture institutionnelle » de la Grande Région</i>	
2.2. Des actions aux impacts limités	40 - 46
2.2.1. Une « vision d'avenir » pour imaginer la Grande Région de demain	40 - 41
<i>La multiplication d'études sur le territoire transfrontalier</i>	
<i>Des recommandations données</i>	
2.2.2. Des initiatives essentiellement touristiques et culturelles	41 - 44
<i>Des projets locaux</i>	
<i>La Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007</i>	
2.2.3. Un territoire en quête de sens	44 - 46
<i>Des projets insuffisamment visibles</i>	
<i>La Grande Région régulièrement décrédibilisée</i>	
<i>Malgré tout, la volonté de positionner la Grande Région</i>	
2.3. De l'héritage au projet commun	46 - 59
2.3.1. Un dénominateur commun : le passé industriel	47 - 50
<i>Un siècle d'histoire partagée</i>	
<i>Des réactions diverses face à la désindustrialisation</i>	
<i>La volonté unanime de conserver les témoins de l'industrie</i>	

2.3.2. Les dynamiques asymétriques d'une région frontalière	50 - 56
<i>Une démographie atypique</i>	
<i>Des paysages riches</i>	
<i>Les enjeux de mobilité face à l'intensité des flux de travailleurs</i>	
2.3.3. Vers le concept de Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT)	57 - 59
<i>Définition</i>	
<i>Comparaison de la RMPT et de la Région Métropolitaine Tri-nationale (RMT)</i>	
<i>Repenser le périmètre d'action</i>	

CHAPITRE 3.

L'IBA, une méthode souple pour une région à créer?

60 - 79

3.1. Recentrer l'action et les thèmes pour un projet cohérent	61 - 70
3.1.1. Des besoins au périmètre de projet	61 - 64
<i>L'héritage industriel et les enjeux de reconversion</i>	
<i>Les tendances démographiques et la répartition de la population</i>	
<i>Les enjeux liés à la mobilité</i>	
3.1.2. De la stratégie...	64 - 66
<i>La création d'une image de marque</i>	
<i>Un fil rouge : la reconversion industrielle</i>	
<i>Pour une stratégie de communication</i>	
<i>Garantir la visibilité des projets</i>	
3.1.3. ... aux thèmes de développement.	67 - 70
<i>Reconversion, mémoire et culture industrielle</i>	
<i>Mobilités transfrontalières</i>	
<i>Nouvelles formes d'habiter</i>	
3.2. Quelle organisation pour cette IBA transfrontalière ?	70 - 76
3.2.1. La recherche d'une « mère-porteuse » pour l'IBA	71 - 75
<i>Scénario 1. Une structure existante et une succursale</i>	
<i>Scénario 2. Une structure créée ex-nihilo</i>	
3.2.2. Des étapes à suivre	75 - 76
<i>S'appuyer sur un document stratégique</i>	
<i>Le financement</i>	
<i>Les critères relatifs à l'appel à projets</i>	
3.3. Quels résultats d'une IBA ?	76 - 79
3.3.1. L'attente de retombées en termes d'image, d'identité, et de coopération transfrontalière	77 - 78
<i>Renforcer l'image</i>	
<i>Renforcer l'identité</i>	

<i>Impulser la coopération transfrontalière</i>	
3.3.2. Des limites potentielles à dépasser	78 - 79
<i>L'absence d'un document stratégique</i>	
<i>La morphologie grand-régionale et la place du Luxembourg</i>	
<i>Les risques liés à la gentrification</i>	

- CONCLUSION -	80 - 81
-----------------------	----------------

Bibliographie	82 - 88
Table des matières	89 - 92
Table des illustrations	91 - 96
Annexes	97 - 104
Liste des personnes interrogées	105

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- Figure 1.** Situation géographique du territoire d'étude, EPA Alzette-Belval, 2014
- Figure 2.** Frise chronologique des IBA passées et en cours, IBA Bâle, 2010
- Figure 3.** Illustration de presse, Daily Nord-Pas-de-Calais, 2015
- Figure 4.** *Ruhr museum Capitale Européenne de la Culture Ruhr-Essen 2010*, Franck Viken, 2012
- Figure 5.** *Maison Folie Beaulieu, Capitale Européenne de la Culture Lille 2004*, Ville de Lomme, 2009
- Figure 6.** Tour Orbit, ancienne tour Arcelor Mittal et Aquatics Centre, Jeux Olympiques de Londres 2010, Charles Bowmane, 2010
- Figure 7.** « Projecteurs » sur le port, projets de diversité culturelle, IBA Hambourg 2008
- Figure 8.** Gouvernance et pilotage d'une IBA, Marion Chevallier, 2015
- Figure 9.** Logo de l'IBA Hambourg, le « saut par-dessus l'Elbe », IBA Hambourg 2015
- Figure 10.** Logo de la Capitale Européenne de la Culture Lille 2004, Lille 3000, 2015
- Figure 11.** Maison Berhens, IBA *Darmstadt 1901*, IBA *meets IBA*, 2009
- Figure 12.** *Mies Van der Rohe, appartements, IBA Weißenhofsiedlung Stuttgart 1927*, IBA *meets IBA*, 2009
- Figure 13.** Vue aérienne du quartier *Hansaviertel*, IBA Berlin *Interbau 1957*, IBA *meets IBA*, 2009
- Figure 14.** Rob Krier, plan idéal pour le sud de *Fiedrichstadt*, 1977, IBA Berlin 1987, IBA *meets IBA*, 2009
- Figure 15.** Port intérieur de Duisburg, IBA *Emscher Park 1999*, IBA *meets IBA*, 2009
- Figure 16.** Ministère du développement urbain et de l'environnement de Hambourg, IBA Hambourg, 2013
- Figure 17.** La méthode IBA, Marion Chevallier, 2015
- Figure 18.** Centre de formation pour le Ministère de Rhénanie-du-Nord-Westphalie (NRW), Harne, IBA *Emscher Park*, Architectes Jourda et Perraudin, 1999
- Figure 19.** Le Bunker en 1947, IBA Hambourg, 2014

- Figure 20.** Le Bunker en 2013, IBA Hambourg, 2014
- Figure 21.** Création d'un comité pour *Sangerhausen*, IBA *Sachsen-Anhalt*, Ville de Sangerhausen, IBA *Sachsen-Anhalt*, 2010
- Figure 22.** Place « Kumpel » à *Sangerhausen*, (« le mineur et son compagnon »), IBA *Sachsen-Anhalt*, Concept *DÄRR Landschaftsarchitekten*, IBA *Sachsen-Anhalt*, 2008
- Figure 23.** La mégalopole européenne, Roger Brunet, Revue Mappemonde, 2002, n°66
- Figure 24.** Instances de coopération transfrontalières dans le Rhin Supérieur, Tome 3 de la stratégie de développement, ETB, 2006
- Figure 25.** Synthèse des compétences des institutions de la Grande Région, Franz Clément, 2010
- Figure 26.** L'émergence de la coopération transfrontalière en Grande Région, Marion Chevallier, 2015
- Figure 27.** Projets directeurs de la Bande bleue de la Sarre, Extrait du schéma directeur, 2010
- Figure 28.** La route du feu, Flyer, 2015
- Figure 29.** Structure de gouvernance de la Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région 2007, Rapport final de Capitale Européenne de la Culture Luxembourg et Grande Région, 2008
- Figure 30.** Couverture du programme de la fête d'ouverture de l'événement, Luxembourg et Grande Région 2007
- Figure 31.** Sarrebruck, Schloßplatz, Marion Chevallier, 2015
- Figure 32.** Titre d'un article du Jeudi, Michel Petit, 14 janvier 2015
- Figure 33.** Extrait de l'article « La Grande Région joue sa survie » du Républicain Lorrain, Christian Knoepffler, 4 décembre 2014
- Figure 34.** Titre d'un article du Luxemburger Wort, Interview de René Collin par Stéphane Etienne, 28 février 2015
- Figure 35.** Logo de la Grande Région, Site de la Grande Région, 2015
- Figure 36.** L'héritage industriel en Grande Région, Marion Chevallier, 2015
- Figure 37.** Usine d'Audun-le-Tiche de la Société Minière des Terres Rouges en 1961, Archives nationales de France, industrie.lu

- Figure 38.** Zone d'Activité Commerciale de l'Alzette en 2015, là où se tenait l'usine 50 ans plus tôt, Audun-le-Tiche, Marion Chevallier
- Figure 39.** Le Festival Electro Magnetic dans le site de Völklinger Hütte en Sarre, Electro Magnetic
- Figure 40.** Tendances démographiques d'ici 2050 (%), Marion Chevallier, 2015
- Figure 41.** Part de la population étrangère dans la population totale de chaque région (%), Marion Chevallier, 2015
- Figure 42.** Les travailleurs frontaliers en Grande Région, Marion Chevallier, 2015
- Figure 43.** La répartition de la population en Grande Région, Marion Chevallier, 2015
- Figure 44.** Parc naturel régional de Lorraine, village viticole de Lucey, pnr-lorraine.com
- Figure 45.** Parc naturel de Sarre-Hunsrück, Moerschieder Burr, Andreas Schaefer, germany.travel/fr
- Figure 46.** Parc naturel de la Haute Sûre Forêt d'Anlier, Grumelange, parcnaturel.be
- Figure 47.** Parc naturel de Mullerthal, Luxembourg, lux-visitluxembourg.com
- Figure 48.** Titre d'un article de presse, Le Républicain Lorrain, 2 juin 2015, E.C
- Figure 49.** Des projets de mobilité en Grande Région, Marion Chevallier, 2015
- Figure 50.** Cartes schématiques de synthèse des résultats METROBORDER, Projet METROBORDER, 2010
- Figure 51.** Des besoins au périmètre de projet, Marion Chevallier, 2015
- Figure 52.** Affiche de la 37^{ème} édition du festival du film italien de Villerupt avec pour thème la famille, dessin de Baru, <http://www.festival-villerupt.com/>
- Figure 53.** Bande dessinée de l'IBA Sachsen-Anhalt, <http://www.iba-stadtumbau.de/>
- Figure 54.** Identifier les deux creuses et interroger leur avenir, <http://www.iba-stadtumbau.de/>
- Figure 55.** Réhabilitation du quartier DMC de Mulhouse, IBA de Bâle, Marion Chevallier, 2015
- Figure 56.** Le processus de création d'Open Parc, la vision élargie de l'association MOTOCO à Mulhouse, IBA de Bâle, <http://motoco.me/>, 2015
- Figure 57.** Gare d'Audun-le-Tiche, seule gare du territoire de la CCPHVA, EPA Alzette-Belval, 2013

- Figure 58.** Anciens ateliers ARBED dans la continuité de la voie ferrée et à proximité du Luxembourg, EPA Alzette-Belval, 2013
- Figure 59.** Perspective depuis le Belvédère qui donne une vision de ce que pourraient être les espaces publics et batis demain à Micheville - Groupement SATHY, EPA Alzette-Belval, 2015
- Figure 60.** Avantages et limites de l'exemple de Bâle : ETB et IBA, Marion Chevallier, 2015
- Figure 61.** Avantages et limites d'une structure existante (GECT) et une succursale, Marion Chevallier, 2015
- Figure 62.** Avantages et limites d'une structure créée ex-nihilo, Marion Chevallier, 2015
- Figure 63.** L'organisation politique potentielle, Marion Chevallier, 2015

Annexe n°1 : l'inscription d'un projet d'IBA dans le Projet Stratégique et Opérationnel de l'EPA

61

Innovation, identité et rayonnement

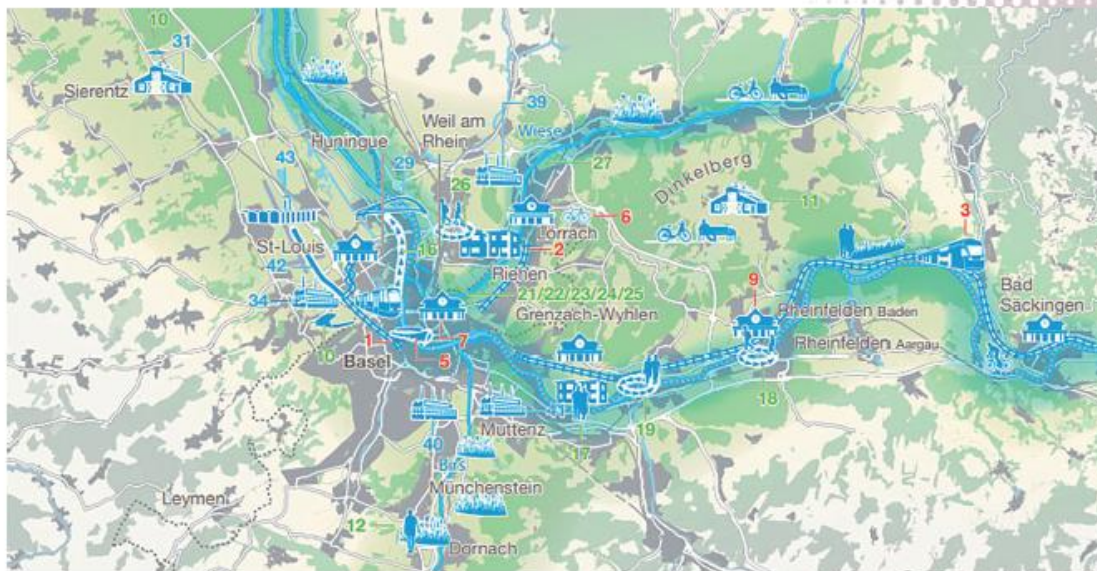
Tout autant que les ressources matérielles, les capacités d'animation, d'ingénierie, d'expertise et d'évaluation constituent un facteur déterminant pour le succès des initiatives publiques¹.

Le projet porté par l'Université Lorraine, dans le cadre de l'ÉcoCité, visant à mettre en place des ateliers territoriaux (living lab) serait une méthode permettant d'associer la population locale et d'amplifier ce processus d'innovation, en travaillant sur leurs représentations du territoire et sur leurs besoins et usages. La mise en place de débats entre usagers / citoyens, entreprises, chercheurs et élus, autour de sujets d'intérêt sociétal (comme la prise en charge de la dépendance par exemple) ou d'objets concrets (ex : maquette d'un nouveau quartier) permettrait de faire émerger en continu de nouveaux espaces de marché et de nouvelles pistes d'innovation.

Au-delà, ce processus vertueux de territoire innovant pourrait être soutenu et renforcé par un ensemble

de politiques (habitat, infrastructures, urbanisme, culture, formation...) et d'outils (living lab) orientés vers le co-développement et le test des solutions avec les premiers clients usagers du territoire, la création de milieux innovateurs, l'attraction de «classes créatives», le développement de formations en lien avec les réseaux...

Enfin, l'EPA aurait intérêt à inscrire son action dans une démarche de type IBA (**Internationale Bauausstellung**), l'équivalent d'une exposition permanente à rayonnement international autour de l'architecture, l'urbanisme et l'aménagement. L'obtention du label IBA, qui pourrait être recherchée en partenariat avec le Luxembourg dans le cadre de l'agglomération transfrontalière, contribuerait au rayonnement international de l'opération et renforcerait son caractère innovant et démonstratif. Ce label confère de la visibilité auprès des investisseurs.



10 - L'exemple de l'IBA Basel 2020

L'IBA Basel 2020 offre un exemple particulièrement parlant d'IBA transfrontalier².

¹ Conseil national de l'évaluation, les politiques de développement rural, rapport, La Documentation Française, 2003, p.262.

² <http://www.iba-basel.net/fr/>

Annexe n°2 : récapitulatif des IBA étudiées

	Périmètre	Des difficultés	Objectifs	Thématiques IBA
IBA Emscher Park (1988-1999)	Une région : 800km ² 2,5 millions d'habitants, 8 villes post- industrielles	Image ternie par la désindustrialisation, région en crise économique	Renverser l'image peu attractive, se servir de l'héritage industriel comme levier de développement territorial	- Créativité et mise en culture du territoire jusqu'à la nomination en 2010 de « Capitale européenne de la culture » ; - Expérimentation de nouvelles formes d'habitat ;
IBA Sachsen-Anhalt (2000-2010)	L'intégralité d'un Land : 19 villes de Sachsen- Anhalt 2,3 millions d'habitants en 2010	Chômage, déclin démographique en particulier dans les centres ville	Lutter contre le rétrécissement des villes, assurer leur renouveau en termes démographique, financier et urbain	- Rénovation urbaine ; - Culture et mise en scène de la ville ; - La participation au centre du processus : entre Etat, communes et citoyens.
IBA Hambourg (2006-2013)	Une Métropole : 55 km ² , 55 000 habitants	Île qui forme une fracture nord/sud dans la Métropole, espace stigmatisé, industriel, et fragile (espace inondable)	Valoriser l'île de l'Elbe constituée d'industries et de grands ensembles au centre de la Métropole	- Reconquête des franges urbaines ; - Le cosmopolisme ; - Les enjeux climatiques ; - Le savoir et les sports.
IBA Bale (2010-2020)	Une région transfrontalière : 3 pays, 17 collectivités territoriales 900 000 habitants dans le périmètre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB)	Des échelles à repenser : - Rayonnement métropolitain à consolider ; - « Oublier les frontières » ; - Consolider l'identité régionale.	Concrétiser une culture transfrontalière du développement et du vivre ensemble à travers des projets ; Conférer une visibilité internationale à l'Agglomération Trinationale de Bâle	- « Ville » : développement urbain et mobilité équilibrés, renforcement de la qualité urbaine dégradée par la croissance forte de ces dernières décennies ; - « Paysages » : valorisation des trois vallées ; - « Vivre ensemble » : constituer un espace partagé.

© Marion Chevallier

IBA Meets IBA:

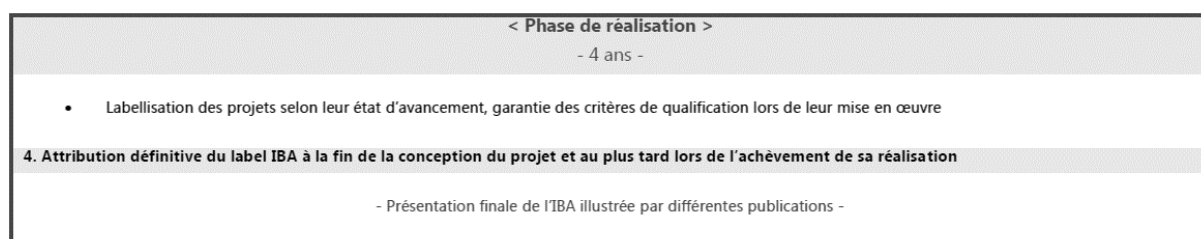
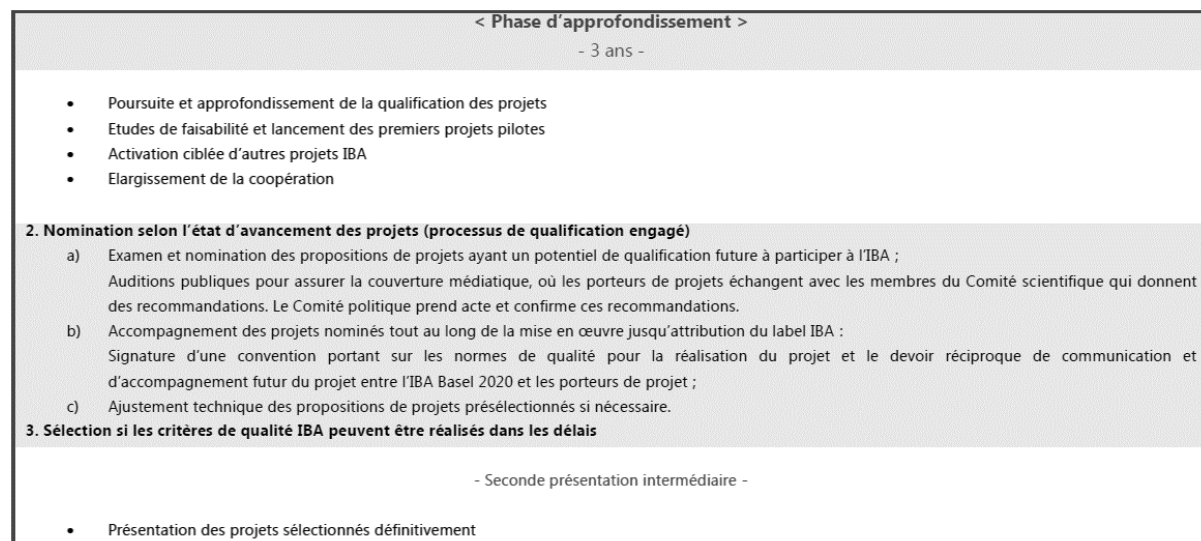
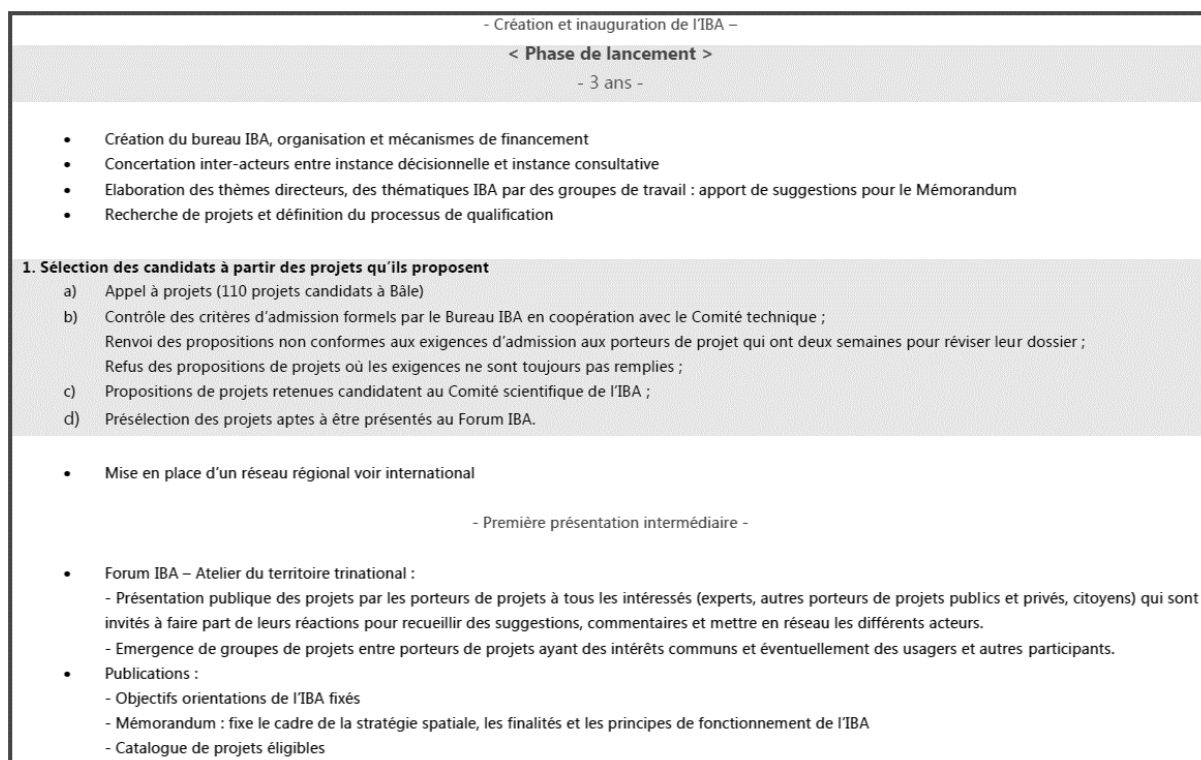
Ch. 4: IBA & Mega-Events

Ten Recommendations for the Future of the IBA

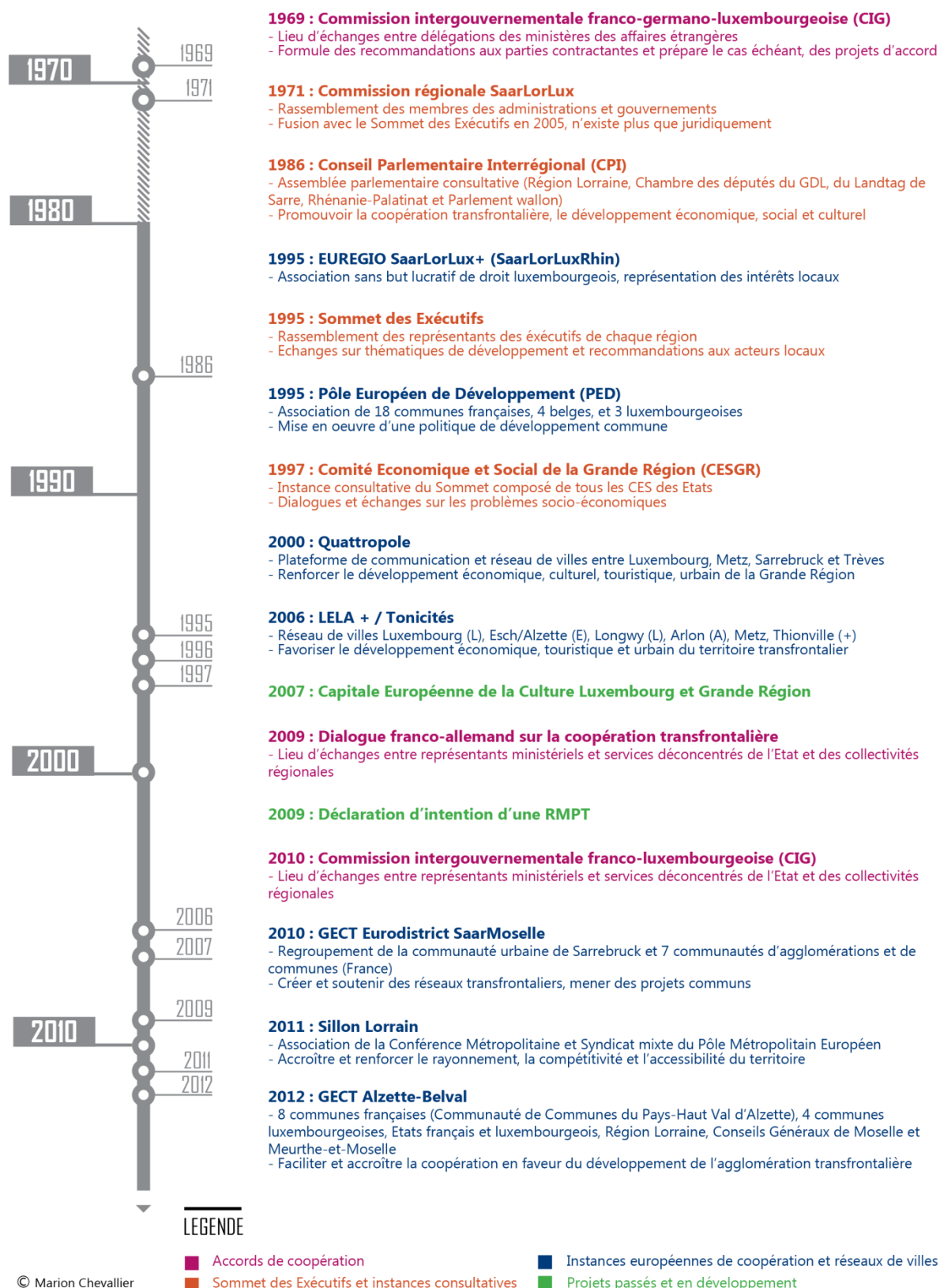
1. *"Questions of future social change"*
Each IBA should deal with social dynamics of spatial design.
2. *"Use of urban space"*
IBAs should provide urban design models that influence the use of urban space in addition to architectural design.
3. *"Place and circumstances"*
Each IBA should be site-specific and determined by its locality.
4. *"Model solutions for current problems"*
IBAs should develop models for international debate.
5. *"Improving the quality of procedures"*
Each IBA should offer improved methods of implementation of high quality projects.
6. *"International"*
IBAs should operate at a global scale by including international expertise and communication of IBA projects to international audiences.
7. *"Short-term and exceptional"*
Each IBA must be temporary and concentrate expertise towards pilot projects of high quality.
8. *"The courage to take risks"*
IBAs should be experimental and test out new ideas and methods.
9. *"Appropriate structure"*
Each IBA should create an imaginative program that can adapt to unknown future circumstances
10. *"Modern communication strategies"*
IBAs should be widely shared with new media types.

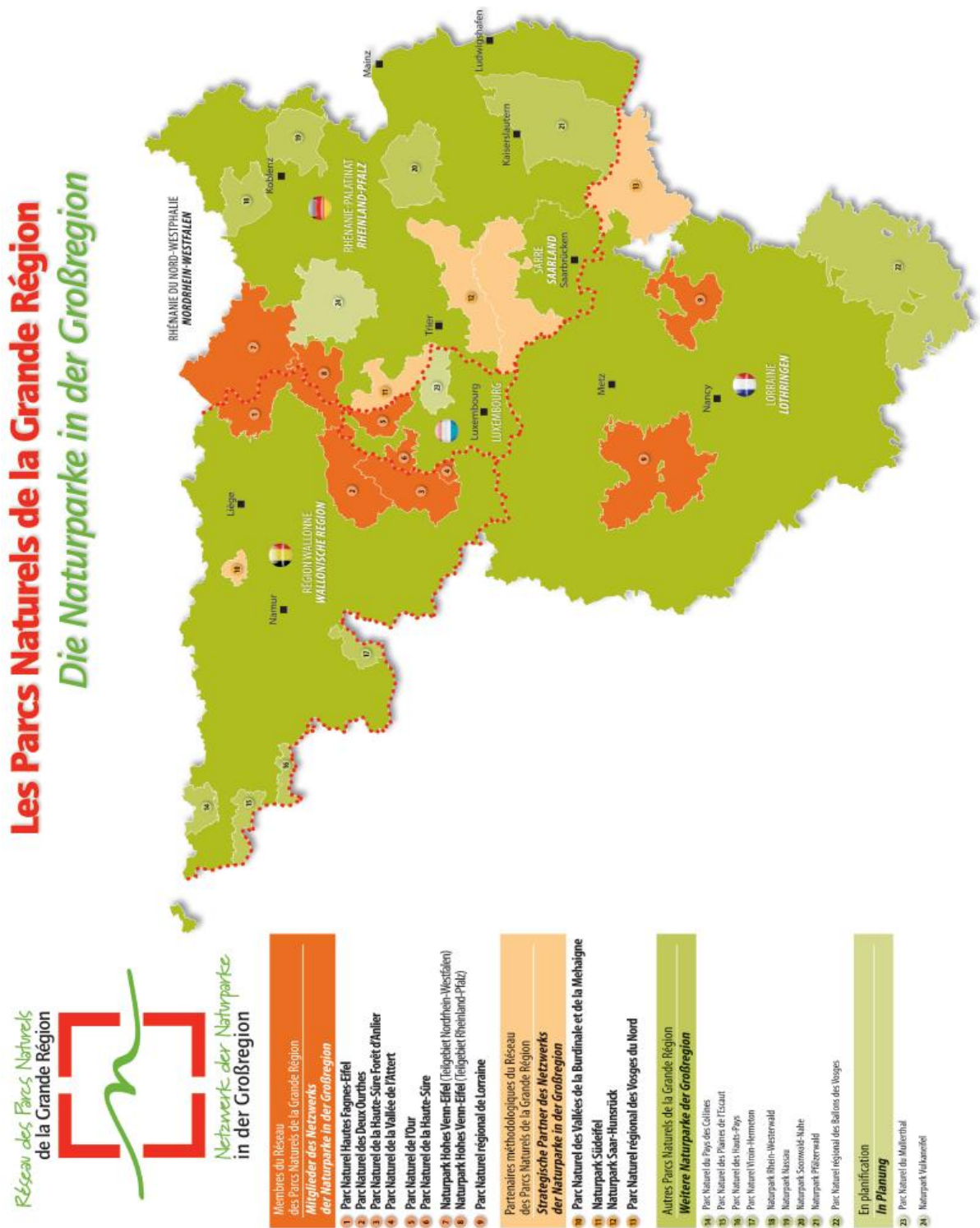
The Criteria-Manifestos are paraphrased here with their full versions reproduced in the appendices.

Annexe n° 4 : exemple du programme de l'IBA de Bâle



Annexe n°5 : L'émergence de la coopération en Grande Région





Annexe n°7 : La démographie en Grande Région

	Habitants en 2000 (nombre)	Habitants en 2014 (nombre)	Moins de 20 ans Homme - Femme		De 20 ans - moins de 60 ans Homme - Femme		60 ans - moins de 80 ans Homme - Femme		80 ans et plus Homme - Femme		Tendance d'ici 2050 (nombre et %)	Part de la population étrangère dans la pop totale de chaque région en 2011 (%)
SARRE	1 071 501	990 718	17,2	15,6	55,9	52,3	26,9	32,1	4,3	7,8	760 000 - 23,28 %	7,6 %
LORRAINE	2 314 909	2 350 657	24,6	22,2	54	51,2	21,4	26,5	3,8	7,1	2 386 000 + 1,50 % *	5,2 %
LUXEMBOURG	433 600	549 680	23,3	22,2	59,2	57	17,5	20,8	2,8	5,1	746 263 + 35,76 %	43,2 %
RHENANIE- PALATINAT	4 030 773	3 994 366	19,2	17,4	55,8	53,1	25	29,5	4	7,2	3 383 841 - 15,28 %	7,2 %
WALLONIE	3 339 516	3 576 325	24,7	22,5	54,5	51,8	20,8	25,8	3,5	6,8	4 226 913 + 18,19 %	9,3 % **
GRANDE REGION	11 190 299	11 461 746	22	20,1	55,2	52,4	22,8	27,5	3,8	7	11 503 017 + 0,36 %	

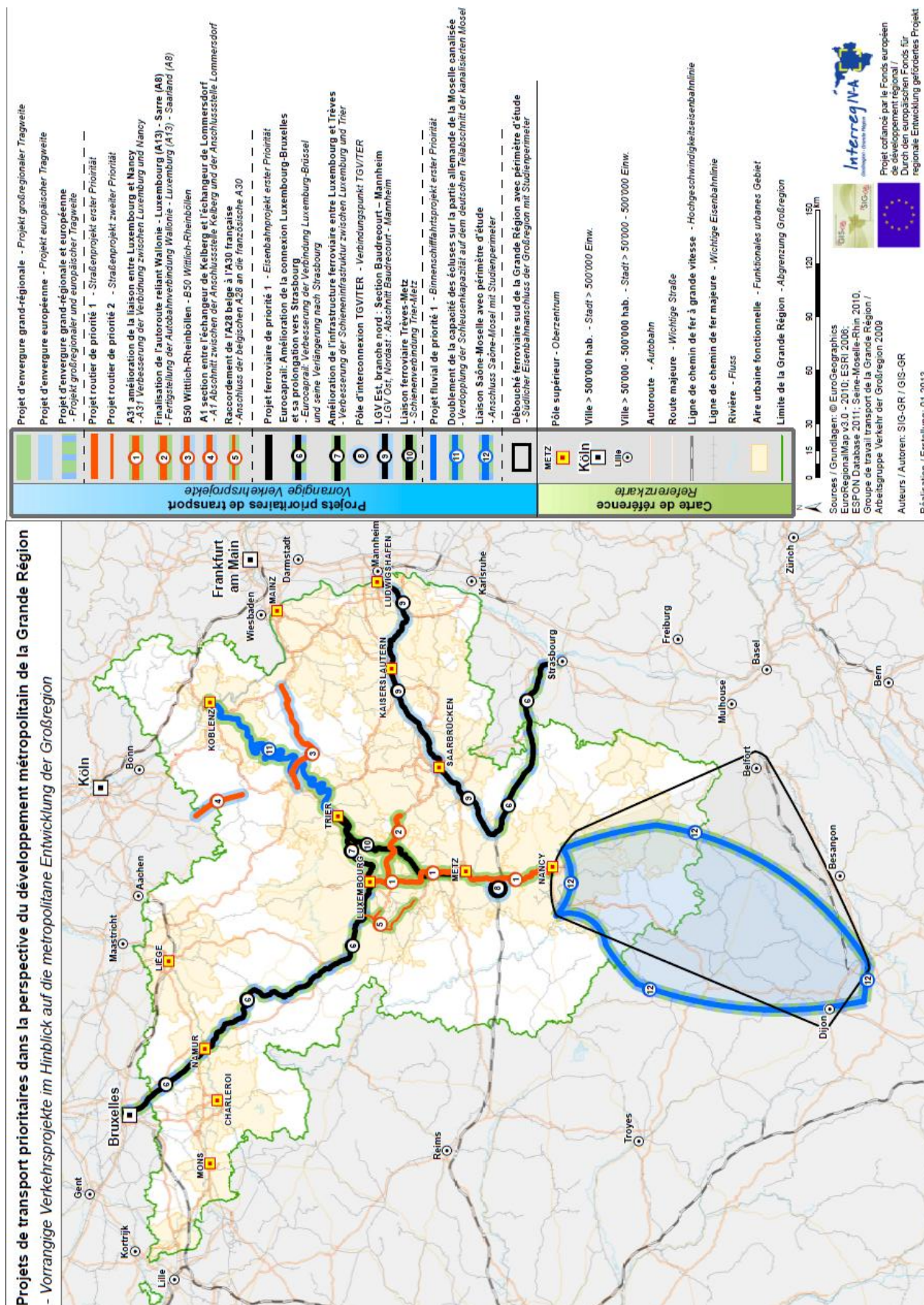
SOURCES :

Statistiques de la Grande Région
 Allemagne : Landsamt für Zentrale Dienste Statistisches Amt Saarland (LZD)
 France : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)
 Luxembourg : Institut national de la statistique et des études économiques (STETEC)
 Rhénanie-Palatinat : Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
 Wallonie : Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

* Lorraine : tendance d'ici 2040
 ** Wallonie : 2008

Décembre 2014
 © Marion Chevallier

Annexe n°8 : projets de transports prioritaires en Grande Région en 2013



- LISTE DES PERSONNES INTERROGÉES -

- **Jean-Claude Moretti, directeur du pôle développement et directeur adjoint de l'EPA** (29 janvier 2015) : pages 15, 36 et 64
- **Stefan Ochs, architecte et professeur à l'Université de Sarrebruck, porteur d'un projet d'IBA en Sarre** (5 février 2015) : pages 27, 30 et 45
- **Claire Duvernet, ancienne employée et toujours bénévole à l'IBA Hambourg** (20 mars 2015) : pages 15, 18, 27 et 79
- **Salomé Mall, ancienne chargée de projets « paysages » à l'IBA de Bâle** (5 mai 2015) : pages 36, 69, 71, 76 et 77
- **Dirk Lohaus, chef de projet à l'IBA de Bâle** (23 juin 2015) : pages 64, 71, 76, 77 et 79
- **Barbara Zegarac, salariée de l'association Motoco** (23 juin 2015) : pages 68 et 76